

**Dr. Joachim Pfeiffer**

- (A) sanierungsprogramm war ein Kernbestandteil unserer Politik seit 2005. Wir haben dieses Programm verlängert, verstetigt, ausgebaut, und zwar so erfolgreich, dass wir es im letzten Jahr zum ersten Mal erreicht haben, dass an mehr als 5 Prozent – 5,8 Prozent – der Gebäude eine energetische Gebäudesanierung vorgenommen worden war. Dennoch haben Sie im Haushaltsausschuss der Aufstockung der Mittel für die CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierung nicht zugestimmt. Da frage ich mich, wie das zu erklären ist.

(Florian Pronold [SPD]: Weil es zu wenig war!  
Was ist im nächsten Jahr?)

Ich muss sagen: Ich verstehe es weder politisch noch in der Sache. Herr Brüderle, Sie haben vorhin auf die Agenda 1970 hingewiesen. Angesichts der Geschwindigkeit, mit der es bei der SPD vorangeht, habe ich den Eindruck, dass wir bald über den Austritt aus der NATO oder über die Vergesellschaftung von Schlüsselindustrien sprechen.

(Beifall bei Abgeordneten der LINKEN)

Jetzt sind wir bald bei der Agenda 1957; das ist so langsam mein Eindruck.

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Herr Pfeiffer, Ihre Redezeit ist abgelaufen.

**Dr. Joachim Pfeiffer (CDU/CSU):**

Aber es gab noch den Wunsch nach einer Zwischenfrage.

(B)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Nein, den nehmen wir nicht mehr entgegen.

**Dr. Joachim Pfeiffer (CDU/CSU):**

Das ist aber ausgesprochen schade.

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Sie haben Ihre Redezeit schon länger überschritten.

**Dr. Joachim Pfeiffer (CDU/CSU):**

Insofern kann ich nur sagen: Man ist bei uns gut aufgehoben. Deutschland ist mit einer christlich-liberalen Koalition in guter Hand. Wir werden noch Gas geben, damit all das, was wir gesät haben, im nächsten Jahr geerntet werden kann.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Ich schließe die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung über den Einzelplan 09, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, in der Ausschussfassung. Wer stimmt dafür? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Der Einzelplan 09 ist mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Oppositionsfraktionen angenommen.

Ich rufe den Tagesordnungspunkt I.7 auf:

(C)

### **Einzelplan 12**

### **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

– Drucksachen 17/612, 17/623 –

Berichterstattung:

Abgeordnete Bartholomäus Kalb

Johannes Kahrs

Dr. Claudia Winterstein

Roland Claus

Stephan Kühn

Zum Einzelplan 12 liegt ein Änderungsantrag der Fraktion Die Linke vor. Außerdem liegt ein Entschließungsantrag der Fraktion der SPD vor, über den wir am Freitag nach der Schlussabstimmung abstimmen werden.

Nach einer interfraktionellen Vereinbarung sind für die Aussprache eineinhalb Stunden vorgesehen. Gibt es Widerspruch? – Das ist nicht der Fall. Dann ist das so beschlossen.

Ich eröffne die Aussprache und erteile als erstem Redner das Wort dem Kollegen Johannes Kahrs von der SPD-Fraktion.

**Johannes Kahrs (SPD):**

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir diskutieren jetzt den Einzelplan des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Mit 26 Milliarden Euro ist er der viertgrößte Einzelhaushalt und der größte Investitionshaushalt des Bundes. Mein Vorredner hat zum Einzelplan Wirtschaft einen Haufen Unsinn erzählt, auch was das **CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm** angeht. An dieser Stelle will ich das einmal richtigstellen: Wir Sozialdemokraten haben im Haushaltsausschuss selbstverständlich dagegengestimmt, weil die Koalition dieses Programm weder solide durchfinanziert hat noch einen vernünftigen Weg aufgezeigt hat, wie es mit diesem Programm in der Zukunft weitergehen soll.

(D)

Wie ist denn die Realität? Alle Titel zusammerechnet, beträgt der Umfang dieses Programms jetzt knapp 1,5 Milliarden Euro. Im letzten Jahr gab es einen Ausgabenblock von deutlich über 2 Milliarden Euro. Jetzt überlegt man sich: Woher kommt das Geld, das die Koalition gefunden hat? Es ist nicht so, dass sie frisches Geld genommen hat, um dieses wirklich wegweisende und gute rot-grüne Programm fortzusetzen, nein, sie hat Mittel aus dem Jahre 2011 vorgezogen.

(Patrick Döring [FDP]: Wie Sie das im letzten Jahr ja auch gemacht haben!)

Das heißt, im Jahre 2011, Herr Kollege, wird es so sein, dass Ihnen nicht diese 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung stehen, sondern deutlich weniger als 1 Milliarde Euro, und dann müssen Sie frisches Geld zur Verfügung stellen. Dann hat der Minister nur das Problem, dass er im nächsten Jahr erstens keine Konjunkturmittel mehr in dem Umfang hat und zweitens der Bundesfinanzminister

Johannes Kahrs

- (A) ihm Geld nehmen wird und, wenn es so weiterläuft im Haushaltsausschuss, die Kollegen der Koalition ihm noch mehr Geld klauen werden, nachdem sie es in diesem Jahr schon fleißig getan haben.

(Norbert Barthle [CDU/CSU]: Das mit dem „klauen“ nehmen Sie zurück!)

Das alles ist eine Zwickmühle. Im Ausschuss befragt, wie er dazu stehe, hat der Minister gesagt: Na ja, dann läuft die Programmförderung eben im April aus.

Wenn man so mit einem Programm umgeht, das wir alle für richtig, wichtig und gut halten, dann darf man sich nicht wundern, dass wir als Koalition dem nicht zustimmen.

(Patrick Döring [FDP]: Opposition! – Dr. Claudia Winterstein [FDP]: Sie sind in der Opposition!)

Wir haben einen Änderungsantrag vorgelegt, in dem wir gefordert haben, deutlich mehr Geld hierfür vorzusehen. Wir haben auch gesagt, woher es kommen soll.

(Patrick Döring [FDP]: Aus dem Straßenbau!)

– Aber aus nichtgenutzten Mitteln.

(Patrick Döring [FDP]: Wir können sie doch nutzen! Wir nutzen sie doch!)

– Lesen bildet, Denken hilft. Ich helfe Ihnen immer gerne dabei.

(Beifall bei der SPD)

- (B) Das heißt also, dass man in diesem Fall vernünftig und solide vorgehen sollte.

Wenn man sich den Haushalt anschaut, stellt man fest, dass er sich gegenüber dem, den wir in der ersten Lesung beraten haben, etwas verändert hat. Das liegt daran, dass die Koalition den Haushaltsansatz gekürzt hat. Kürzen ist immer eine feine Geschichte für Haushälter, es muss aber auch Sinn machen. Schauen wir uns einmal an, wo gekürzt worden ist. Daran kann man klarmachen, wo die Unterschiede liegen:

Zunächst einmal wurde beim **Denkmalschutzprogramm** Ost und beim Denkmalschutzprogramm West gekürzt. Als Mitglied des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz kann ich das nicht gut finden. Wenn man sich, jeder in seinem Wahlkreis, einmal anschaut, welche Aufgabe in Deutschland dem Denkmalschutz zukommt und wie wichtig er für die Kommunen und die Gemeinden ist, dann kommt man zu dem Schluss: Das ist garantiert der falsche Ort; das ist Unsinn.

(Beifall bei der SPD)

Weiterhin wurden beim Programm **„Soziale Stadt“** 20 Millionen Euro gestrichen. Das ist auch nicht wirklich toll.

Außerdem stellt man fest, dass die Etats der Programme für den **kombinierten Verkehr** um mehr als die Hälfte gekürzt worden sind.

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Pfui!)

- Das muss man sich einmal genauer anschauen. Der Minister – er sitzt ja dankenswerterweise da, obwohl er nicht zuhört –

(Widerspruch des Abg. Stefan Müller [Erlangen] [CDU/CSU])

hat hier beim letzten Mal groß verkündet, dass sein Schwerpunkt die Schiene ist. Diesen Schwerpunkt Schiene findet man im Haushalt allerdings nicht wieder. „Schwerpunkt Schiene“ heißt doch, dass man dafür sorgen muss, dass es viele Möglichkeiten gibt, vom Lkw auf die Schiene umzuladen, also kombinierten Verkehr zu ermöglichen. Die Programme hierfür hat die Koalition um 65 Millionen Euro gekürzt. Es sind jetzt noch knapp 50 Millionen Euro im entsprechenden Topf.

(Dr. Claudia Winterstein [FDP]: 54 Millionen!)

Das ist doch blanker Unsinn.

Die Kollegin von der FDP kommt ja immer und erzählt, dass für die Verwendung der Einnahmen aus der Lkw-Maut gilt: Straße finanziert Straße. Das Geld aus der Lkw-Maut soll also beim Verkehrsträger Straße bleiben. Was heißt denn das im Ergebnis? Im Ergebnis, werte Frau Kollegin Winterstein, heißt das, dass für die Wasserstraßen und für die Bahn weniger Geld da sein wird.

(Sören Bartol [SPD]: So ist es! – Gegenruf des Abg. Patrick Döring [FDP]: Sie wollen es nicht verstehen!)

- Nun hat uns der Minister erzählt – wir haben das ja alle erlebt –, dass es keine Streichlisten bei der **Bahn** gibt.

(Patrick Döring [FDP]: Gibt es auch nicht!)

Wir haben dann rauf und runter nachgefragt; auf einmal ist der Bahnchef, nicht der Minister, nicht seine Staatssekretäre, sondern der Bahnchef, damit man gleich weiß, wer in diesem Bereich die Hosen anhat, gekommen und ist im Verkehrsausschuss die Streichliste mit uns durchgegangen und hat erklärt, was kommt, was vielleicht kommt und was gar nicht kommt.

(Patrick Döring [FDP]: Stimmt nicht! Hätte sich vielleicht gelohnt, dabei gewesen zu sein!)

Dabei konnte man feststellen, dass zum Beispiel die Y-Trasse nicht gebaut werden soll.

(Patrick Döring [FDP]: Stimmt nicht!)

Uns allen jedoch hat der Minister erzählt, er möchte einen Großteil des Zuwachses beim Güterverkehr auf die Schiene bringen. Der Bahnchef dagegen erzählt uns, dass eine der wichtigsten Strecken, die genau für diesen Zweck gebaut werden sollte, nämlich die Y-Trasse, nicht kommt.

(Patrick Döring [FDP]: Stimmt nicht! Hat weder Herr Grube noch der Minister gesagt!)

Was ist denn das für eine Wirtschaftspolitik?! Es geht hier um einen Etat, der für die Infrastruktur und damit

Johannes Kahrs

- (A) für die Wirtschaftskraft Deutschlands wesentlich ist. Aber genau bei diesem Etat wird gestrichen.

(Beifall bei der SPD)

Das, worum es hier geht, nennt sich – das sei allen Süddeutschen gesagt – **Hinterlandverkehr**. Dass die Infrastruktur hierfür vorhanden ist, ist für die Häfen wichtig, ist für Deutschland wichtig, nur sie wird nicht gebaut.

Wenn man sich die Lage nun genauer anschaut, wird man feststellen, dass in 2011 und 2012 dem Minister sehr viel Geld fehlen wird. Aus welchem Grunde? Das Finanzministerium wird höchstwahrscheinlich seinen Etat nicht weiter erhöhen, sondern weiter streichen; außerdem laufen Konjunkturmittel aus. Verzweifelte Versuche, an Geld zu kommen – derer gibt es viele –, werden wir nicht durchgehen lassen, weil dafür in der Regel Schattenhaushalte eingerichtet werden.

Ich habe hier schon einmal etwas zum Thema **Pkw-Maut** gesagt. Der Minister hat sich dazu leider noch nicht abschließend geäußert, obwohl das ganz schön wäre. Wir jedenfalls sind dagegen.

Über **ÖPP-Projekte** kann man reden. Sie müssen sich am Ende nur als kostenneutral für den Haushalt erweisen; denn, wie gesagt, Schattenhaushalte wollen wir nicht. Wir wollen auch keine Finanzierungsmodelle finanzieren. Wir kennen das schon: Dabei werden häufig Gewinne privatisiert und Verluste sozialisiert.

(Bartholomäus Kalb [CDU/CSU]: Alte Sprüche!)

(B)

Das wollen die Menschen nicht mehr. Davon haben sie die Schnauze voll.

Die VIFG, die **Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft**, ist ein weiterer Schattenhaushalt. Wenn man in Zukunft am Finanzministerium und am Haushaltsausschuss vorbei Geld aufnimmt, um mit diesem Geld bestimmte Dinge zu machen, dann baut man weitere Schuldenberge auf. Wer wird das zahlen?

(Patrick Döring [FDP]: Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesetz, Herr Kollege! Gucken Sie es sich an!)

– Lesen bildet, Denken hilft. – Das heißt also, am Ende brauchen wir das alles nicht. Wir müssen vielmehr schauen, dass das, was wir machen, solide finanziert wird.

(Patrick Döring [FDP]: Autobahnmautgesetz! Gucken Sie es sich mal an!)

Die Kameralistik wirkt manchmal langweilig. Aber sie ist ehrlich. Das kann man von Ihrer Haushaltspolitik nicht behaupten.

(Beifall bei der SPD)

Bei der Kameralistik weiß man nämlich genau, was man hat und wie es in der Zukunft aussieht. Deswegen sollte man sich daran halten. Das ist alles wichtig, richtig und gut.

Da meine Zeit an diesem Rednerpult ihrem Ende entgegengeht, will ich Ihnen noch kurz Folgendes mitgeben: Wenn man über Infrastruktur redet, dann muss man sich über den Ausbau von Wasserstraßen, über die Elbvertiefung von Hamburg bis Magdeburg – Otterndorf nicht zu vergessen, Herr Staatssekretär – unterhalten. Wir müssen uns auch über die Zukunft der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen unterhalten, weil sie wichtig sind. Man muss schauen, dass in diesem Bereich nicht totgespart wird, sondern dass investiert wird, damit sie ihre Arbeit vernünftig machen können.

Vielen Dank, viel Spaß und Glück auf.

(Beifall bei der SPD)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Das Wort hat der Kollege Bartholomäus Kalb von der CDU/CSU-Fraktion.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP)

**Bartholomäus Kalb (CDU/CSU):**

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Kollege Kahrs, letzte Woche hatten Sie noch Fieber, heute sind Sie quicklebendig. Aber nicht alles, was Sie gesagt haben, war richtig.

(Dr. Claudia Winterstein [FDP]: Ich glaube, er hatte noch Fieber! – Patrick Döring [FDP]: Fieberwahn!)

Der Etat des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist mit 26,3 Milliarden Euro einer der größten Einzeletats und mit rund 14,7 Milliarden Euro an Investitionen *der* Investitionshaushalt schlechthin. Der größte Anteil davon ist wiederum für Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen.

Eine moderne Gesellschaft, eine arbeitsteilige Wirtschaft und eine leistungsfähige Volkswirtschaft erfordern ein immer höheres Maß an **Mobilität**. Mobilität ist einerseits Voraussetzung für die Sicherung des Wohlstandes, andererseits auch Ausdruck von Freiheit und der Möglichkeit individueller Lebensgestaltung. Erfreulicherweise zählt die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland noch immer zu den positiven Standortfaktoren dieses Landes. Wir müssen aber alles unternehmen, um die Qualität und die Leistungsfähigkeit dieser Infrastruktur zu erhalten und weiter zu verbessern. Nicht ausreichende Erhaltungsinvestitionen wären nichts anderes als eine verdeckte Verschuldung und eine Lastenverschiebung in die Zukunft.

Trotz des selbst auferlegten Zieles der Haushaltspolitiker der Koalition, schon im Haushalt 2010 den Sparkurs einzuleiten und ein deutliches Signal für den Konsolidierungskurs der nächsten Jahre zu setzen, haben wir entschieden, keine Sparmaßnahmen zulasten von **Investitionen insbesondere im Infrastrukturbereich** zu tätigen. Mit den Ansätzen im Einzelplan 12 in Verbindung mit den noch zur Verfügung stehenden Mitteln aus dem Konjunkturprogramm wollen wir die Investitionen in die

(C)

(D)

**Bartholomäus Kalb**

- (A) Bundesverkehrswege, also Schiene, Straße, Wasserstraße, auf hohem Niveau fortsetzen.

Ich weiß, dass die Erwartungen und Forderungen aus dem einen oder anderen Bereich sogar noch weit über die Möglichkeiten des Bundeshaushaltes hinausgehen. Deswegen wird es notwendig sein, alle Möglichkeiten, die uns zur Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen, optimal zu nutzen. Wir erwarten deshalb auch, dass nach Abschluss des Maut-Schiedsverfahrens die dem Bund zustehenden bzw. zufließenden Mittel zusätzlich für die Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden. Wir wissen, wie schwierig das Verfahren im Moment ist und dass es von der gegnerischen Seite offensichtlich in die Länge gezogen wird.

Wir haben nach langen und intensiven Beratungen dafür Sorge getragen, dass die **Transrapidversuchsanlage** im Emsland nicht am 30. April dieses Jahres den Betrieb einstellt und stillgelegt werden muss. Wir wollen damit sicherstellen, dass noch erforderliche Tests und Zertifizierungen durchgeführt werden können, um damit einer in Deutschland mit 1,3 Milliarden Euro Forschungsgeldern entwickelten Technologie Vermarktungschancen zu eröffnen. Wir haben uns diese Beratungen und die Entscheidungen darüber wirklich nicht leichtgemacht.

- (B) Es ist für mich sowieso unbegreiflich – ich sage das mit Ironie –, dass wir Deutsche es immer wieder fertigmachen, mit viel Forschungsaufwand **neue Produkte und Technologien** zu entwickeln, uns dann aber der Mut verlässt und wir die Markteinführung, die Anwendung und den Nutzen daraus anderen überlassen. Das gilt nicht nur für die Magnetschwebbahntechnologie, sondern gleichermaßen für viele Bereiche der Luft- und Raumfahrt, der Elektronik, der Datenkommunikation, der Energie, der Kernenergie, der Kernfusion und der Bio- und Gentechnologie.

Früher führte das Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auch den Begriff **Raumordnung** in seiner Bezeichnung. Damit war deutlich umschrieben, dass der Bundesminister für Verkehr und Bau eben nicht nur für diese Bereiche und den Bereich der Stadtentwicklung zuständig ist, sondern für die gute Entwicklung des ganzen Landes Verantwortung trägt. Früher gab es heftige Diskussionen, ob man bei Investitionen in die Infrastruktur mehr dem Bedarfsdeckungsprinzip oder dem Erschließungsprinzip folgen sollte. Heute kann man feststellen – ich sage das auch mit Blick auf die neuen Bundesländer; denn ich komme selbst aus einem ehemals strukturschwachen Gebiet –, dass die Bereitstellung einer guten Infrastruktur die Voraussetzung für eine gute Entwicklung auch dünner besiedelter Regionen, der ländlichen Räume und der peripheren Gebiete ist.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP)

Neben der Verkehrsinfrastruktur gewinnt auch die Verfügbarkeit hochleistungsfähiger **Datenkommunikationsnetze** eine immer größere Bedeutung; wir haben uns vorhin, bei den Beratungen zum Wirtschaftsetat, darüber ausgetauscht. Ich mache keinen Hehl daraus, dass die bisherigen Entscheidungen der Bundesnetzagentur

- nach meiner Ansicht dem Ziel einer flächendeckenden Versorgung mit einem hochleistungsfähigen DSL-Netz zuwiderlaufen. (C)

Ich wäre dem Bundesminister sehr dankbar, wenn er sich in der Bundesregierung, gerade im Interesse der **ländlichen Räume** – er hat seine Verantwortung für die ländlichen Räume besonders hervorgehoben – und der Randregionen unserer Republik, dafür einsetzen könnte, dass hier die erforderlichen Entscheidungen herbeigeführt werden. Wir können einer Abwanderung aus diesen Räumen und ihrer Entleerung nur durch die Bereitstellung dieser Infrastruktur entgegenwirken. Wenn wir das nicht hinkriegen, werden gerade die qualifizierten Menschen gezwungen sein, aus technischen Gründen die nicht versorgten Gemeinden zu verlassen und in Siedlungsschwerpunkte abzuwandern. Das würde die Probleme, die sich für diese Regionen aufgrund der demografischen Entwicklung ohnehin ergeben, dramatisch verschärfen. Dem Ziel folgend, ländliche Regionen zu stärken, haben wir den Wunsch des Ministers aufgegriffen und ein Programm zur Förderung von kleineren Städten und Gemeinden – Kollegin Raab hat sich in der ersten Lesung in besonderer Weise dafür ausgesprochen – in die Tat umgesetzt, das wir neu in den Haushalt aufgenommen haben.

- (D) Die Maßnahmen im Bereich der **Städtebauförderung** und des **CO<sub>2</sub>-Minderungsprogrammes** sind in diesem Haushalt von besonderer Bedeutung. Durch Umschichtungen bzw. durch das Vorziehen von Verpflichtungsermächtigungen konnten wir sicherstellen, dass das CO<sub>2</sub>-Minderungsprogramm der KfW auch in diesem Jahr mit einem großen Bewilligungsrahmen ausgestattet ist. Es gibt keinen Zweifel, dass dieses Programm einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leistet und auch konjunkturell sehr positive Wirkungen entfaltet, insbesondere für die Bereiche des Handwerks sowie des Bau- und Baunebengewerbes.

Lieber Kollege Barthle, wir Haushälter dürfen andererseits die Vorbelastungen künftiger Haushalte nicht aus den Augen verlieren.

(Norbert Barthle [CDU/CSU]: So ist es!)

Die Lösung, die wir hier gefunden haben, scheint mir vertretbar zu sein. Ich danke den Kolleginnen und Kollegen der Koalitionsfraktionen, dass sie in dieser Frage dem Vorschlag, den Frau Kollegin Dr. Winterstein und ich der Arbeitsgruppe vorgelegt haben, gefolgt sind. Ich sage dazu: Hätte uns etwas veranlassen können, diese Maßnahmen nicht zu ergreifen, dann wären es die ungeheuer vielen Mails gewesen, die uns zu diesem Thema erreicht haben. Mir schreibt jemand – ich nenne den Namen bewusst nicht, sonst fühlt er sich auch noch geehrt –, dass mich nach seiner Zählung 19 335 E-Mails zum CO<sub>2</sub>-Minderungsprogramm hätten erreichen müssen. Wer mich und meine Mentalität kennt, der weiß, dass ich bei solchen Versuchen, Druck auszuüben, eher auf stur schalte und gar nicht mehr will. Wir haben uns der Sache verpflichtet gefühlt und Vorschläge unterbreitet. Wir konnten diese in der Koalition vereinbaren.

**Bartholomäus Kalb**

- (A) Zu Ihnen, Herr Kollege Kahrs, will ich eines sagen: Die VIFG stellt bis jetzt keinen Schattenhaushalt dar.

(Patrick Döring [FDP]: So ist es!)

Was wir tun müssen, haben wir in der Koalition vereinbart. Entweder müssen wir die VIFG zum Laufen bringen, sodass sie Effizienzreserven heben kann, oder wir müssen eine andere Entscheidung treffen.

Auch beim **kombinierten Verkehr** haben wir nicht mehr und nicht weniger getan, als die Mittel so umzuschichten, dass sie in anderen Bereichen verfügbar sind, weil gerade das Jahr 2009 gezeigt hat, dass die Mittel aus diesen Bereichen nicht abgeflossen sind.

(Sören Bartol [SPD]: Aber warum denn?)

– Weil es die konjunkturelle Situation nicht hergegeben hat, dass die privaten Investoren die Mittel hätten abrufen können. Das ist der Sachverhalt. Wenn sich die Dinge im nächsten Jahr bei den Haushaltsberatungen wieder anders darstellen, dann werden wir alles daran setzen, dass die erforderlichen Mittel für den kombinierten Verkehr wieder bereitgestellt werden können.

(Patrick Döring [FDP]: So ist es!)

Ich danke Ihnen sehr.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Das Wort hat der Kollege Roland Claus von der Fraktion Die Linke.

- (B) (Beifall bei der LINKEN)

**Roland Claus (DIE LINKE):**

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir reden über den Etat mit dem größten Einfluss auf Investitionen und Infrastruktur, und ich füge hinzu: nicht nur auf der Ebene des Bundes. Es gibt keinen einzigen Bundestagswahlkreis, der nicht in der einen oder anderen Weise mit diesem Etat verbunden wäre. Das war der Grund, warum die Fraktion Die Linke diesem Etat gerne zugestimmt hätte. Wir haben viele Vorschläge gemacht, aber wir sind daran gescheitert, dass Sie in der Koalition die falschen Signale setzen. Deshalb werden Sie heute unsere Zustimmung nicht bekommen.

Die Linke steht für eine Verkehrs-, Bau- und Stadtentwicklungspolitik, die stets von sozialer Verantwortung und demokratischer Teilhabe aller an den Gütern der öffentlichen Daseinsvorsorge ausgeht. Kurz gesagt: Was alle brauchen, muss öffentlich zugänglich sein. Mobilität und urbanes Leben müssen bezahlbar sein. Einem solchen Maßstab entspricht der uns vorliegende Plan jedoch nicht.

Ich will das an wenigen Beispielen kenntlich machen. Herr Bundesminister Ramsauer, Sie werden nicht müde, der Öffentlichkeit zu erklären, dass Sie das **Verkehrswachstum** bewältigen wollen. In Ihrem ganzen Denken – wir haben das den Beiträgen der Koalition entnommen – gehen Sie offenbar davon aus, dass ein solches Wachstum ungebrochen hingenommen und irgendwie bewäl-

tigt werden soll. Verkehrsvermeidung wäre die Lösung. Verkehrswachstum ist das Problem. Lassen Sie sich das gesagt sein. (C)

(Beifall bei der LINKEN)

Es ist völlig undenkbar, sich die Zukunft des **internationalen Welthandels** weiterhin als eine Expansion des Güterverkehrs vorzustellen. Wir brauchen neue internationale Regeln des Welthandels, in denen festgelegt wird, wie wir vom Güterhandel weg hin zu einem Handel mit Know-how und Brain kommen können und wie wir die Bedingungen dafür schaffen.

Stichwort **Deutsche Bahn**. Trotz einiger lautstarker und launiger Bekundungen gegen schnelle Privatisierungen haben Sie nicht die Courage aufgebracht, den Mehrheitsbeschluss des Bundestages aus dem Jahre 2008, der der Regierung die Möglichkeit eröffnet, die Bahn teilzuprivatisieren, aufzuheben. Mit einem Antrag im Ausschuss haben wir von der Linken Ihnen einen solchen Weg geebnet. Sie hätten die Möglichkeit gehabt, diesen Weg zu gehen. Es hilft uns nichts, Herr Minister, wenn Sie sich in Ihrer schönen Heimat gegen den – so wörtlich – Privatisierungswahn aussprechen, aber keine praktischen Schritte erfolgen. Es wäre an der Zeit, die Lehren aus einer verfehlten Bundes- und Bahnpolitik zu ziehen und zu sagen: Die Bahn soll in staatlicher Hand bleiben. Das ist zumindest unsere Position.

(Beifall bei der LINKEN)

Währenddessen hätschelt die Bahn ihre Prestigeprojekte mithilfe des Bundes weiter, und zwar zulasten flächendeckender Bahnverbindungen. Ich will gar nicht über die Berliner S-Bahn reden, aber schon sagen, dass wir eine Reihe von Lehren daraus zu ziehen haben. Zugleich ist es inzwischen so, dass viele ostdeutsche Großstädte vom Schnellverkehr, vom Intercityverkehr faktisch abgeschnitten sind. (D)

Ich will Ihnen noch ein Beispiel aus dem Bereich Bahn nennen: Es gibt eine Vielzahl kleinerer **Bahnsicherungsunternehmen**. Das sind Firmen, die auf Baustellen der Bahn die Sicherungen vornehmen. Wenn wir Bahn fahren, sehen wir das alles. Inzwischen ist die Situation so, dass es im Großraum München solche Sicherungsfirmen faktisch nicht mehr gibt, diese aber aus Regionen wie Güstrow in Mecklenburg-Vorpommern oder aus Brandenburg bis München fahren, um dort für ein Drittel des in München üblichen Lohnes diese Aufgabe zu erfüllen. Ich nenne das volkswirtschaftlich und betriebswirtschaftlich absurd. Das ist das Ergebnis Ihrer Politik. Das müssen Sie sich hier von uns so sagen lassen.

(Beifall bei der LINKEN)

Wir finden es auch nicht in Ordnung, dass Sie die **Flüsse im Osten** offenbar auf Westniveau betonieren wollen. Nach einer Reihe von Naturereignissen muss man auch einmal die Frage stellen: Haben Sie denn gar nichts dazugelernt? Nun weiß ich natürlich, dass man mir da immer Vorwürfe machen kann, aber ich will dennoch sagen: In der DDR haben wir einige ökologische Sünden nicht begangen, weil wir ökonomisch nicht dazu

**Roland Claus**

- (A) in der Lage waren. Das muss faktisch aber nicht bedeuten, dass man jetzt, wo man ökonomisch dazu in der Lage ist, ökologischen Unsinn betreibt und die Flüsse in einer Weise zu betonieren versucht, wie das derzeit geschieht.

(Norbert Barthle [CDU/CSU]: Sagen Sie bloß, die DDR war ein ökologisches Musterland!)

Ich sage deshalb: Der Saale-Ausbau für zig Millionen Euro ist Unsinn. Es gäbe Alternativen. Sie liegen auf dem Tisch und werden angeboten. Die Schubbootverbände wären eine solche Option. Sie sind nicht in der Lage, auf diese Dinge einzugehen. Deshalb muss man Ihnen immer wieder die alte Erkenntnis ins Stammbuch schreiben: Es ist richtig, die Schiffe den Flüssen anzupassen und nicht die Flüsse den Schiffen.

(Beifall bei der LINKEN)

Das würde aber bedeuten, in der Tat einmal etwas vom Osten zu lernen.

Ich habe mich gefreut, dass mein Vorredner das **Maut-Schiedsverfahren** angesprochen hat. Ich merke eine gewisse Hoffnung, dass große deutsche Firmen, die dem Steuerzahler ganz offenkundig noch eine Menge Geld schulden, demnächst vielleicht doch noch zur Kasse gebeten werden. Mein Vorschlag ist immer: Solange dieses Schiedsverfahren noch läuft, dürfen wir nicht die gleichen Firmen subventionieren, was wir über den Bundeshaushalt aber tun. Ich verspreche Ihnen: Wenn wir dieses Verfahren anwenden würden, wäre das Schiedsverfahren sehr viel schneller zu Ende.

- (B) (Beifall bei der LINKEN)

Die Linke wird den Finanzplan des Bundesministers besonders sorgfältig im Auge behalten. Es geht um einen großen Bereich der öffentlichen Daseinsvorsorge. Bereits in wenigen Monaten reden wir über den Haushalt von 2011. Das ist eine Chance für die Koalition und das Ministerium, ihre heutigen Fehler zu korrigieren. Ich sage das nicht leichtfertig daher. Ich bin voller Hoffnung, weil ich das Verfahren kenne. Hier im Plenarsaal lehnen Sie Anträge der Opposition ab, um sie im Gesetzgebungsverfahren wieder aufzugreifen. Deshalb hoffe ich, dass wir bei der Beratung für den Haushaltsplan 2011 ein Stück weiter sind.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der LINKEN)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Das Wort hat jetzt die Kollegin Dr. Claudia Winterstein von der FDP-Fraktion.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

**Dr. Claudia Winterstein (FDP):**

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zunächst einmal können wir positiv festhalten: Im Einzelplan 12 ist der Koalition eine gute Kombination aus wichtigen Wachstumsimpulsen und nötigen Sparmaßnahmen gelungen.

(C) Wir haben es geschafft, die Investitionen in die Verkehrswege auf einem hohen Niveau zu halten. Fast 15 Milliarden Euro können wir 2010 ebenso in den Aus- und Neubau unserer Schienen, Straßen und Wasserwege investieren wie in die Entwicklung unserer Städte und in Zukunftstechnologien. Wir schaffen damit wichtige Impulse zur Überwindung der Wirtschaftskrise und stärken Mobilität und Wachstum in Deutschland. Auf der anderen Seite konnten wir durch maßvolles Einsparen ein erstes Zeichen für die notwendigen Konsolidierungsmaßnahmen der nächsten Jahre setzen; denn die Schuldenbremse fordert eine deutliche Rückführung der Neuverschuldung bis zum Jahr 2016. Das wissen wir alle. Deswegen brauchen wir Impulse für mehr Wachstum. Wir leisten einen wichtigen Impuls zur Stützung des Aufschwungs, indem wir in diesem Jahr 400 Millionen Euro mehr für das **CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm** zur Verfügung stellen. Damit stehen für 2010 insgesamt 1,5 Milliarden Euro für die Förderung der energetischen Sanierung zur Verfügung. Wir leisten damit einen wichtigen Beitrag für Energieeinsparung und Klimaschutz im Gebäudebereich.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Herr Kahrs – es wäre nett, wenn Sie mir ganz kurz zuhören würden –, ich verstehe ja, dass Sie sich noch nicht so gut auskennen, weil Sie im Verkehrsbereich neu sind.

(Lachen bei Abgeordneten der SPD)

(D) Ansonsten müsste Ihnen, wenn Sie kritisieren, dass wir für dieses Jahr eine Summe aus dem Haushalt 2011 vorgezogen haben, klar sein, dass Ihre Fraktion genau das im Jahr zuvor in der alten Legislaturperiode gemacht hat. Sonst hätten wir in diesem Jahr sowieso 1,5 Milliarden Euro gehabt. Genau aus diesem Grund sind wir in diesem Jahr gezwungen, aus dem Jahr 2011 etwas in das Jahr 2010 vorzuziehen. Daher haben wir in diesem Jahr überhaupt 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung. Im nächsten Jahr werden es etwa 900 Millionen Euro sein. Wir werden dann sehen, wie viele Anträge vorliegen und inwieweit es notwendig sein wird, im nächsten Jahr noch einmal zu handeln. Es war dieses Jahr wichtig, um den Wachstumsschub zu nutzen, um möglich zu machen, dass hier Investitionen getätigt werden.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Frau Kollegin Winterstein, erlauben Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Kahrs?

**Dr. Claudia Winterstein (FDP):**

Ja, bitte.

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Bitte, Herr Kahrs.

**Johannes Kahrs (SPD):**

Frau Kollegin, Sie haben am Anfang gesagt, dass Sie 400 Millionen Euro draufgetan haben.

(A) **Dr. Claudia Winterstein (FDP):**  
Vorgezogen.

(Ute Kumpf [SPD]: Was haben Sie? Rauf, runter, vor?)

**Johannes Kahrs (SPD):**

So eng wollen wir das alles nicht sehen; Ihre Formulierung war eine andere. Wichtig ist die Feststellung: Im letzten Jahr hatten wir 1,5 Milliarden Euro und sind auf über 2 Milliarden Euro gekommen, weil der Bedarf so war. Dass der Bedarf weiter ansteigt, wissen Sie und weiß ich; das ist bekannt.

**Dr. Claudia Winterstein (FDP):**  
Das weiß keiner.

**Johannes Kahrs (SPD):**

So sind jedenfalls die Prognosen. Das heißt, dass wir für dieses Jahr mit einem Bedarf von über 2 Milliarden Euro rechnen können. Jetzt sind Sie mit Ihren 400 Millionen Euro, die Sie aus 2011 genommen haben, wieder knapp an 1,5 Milliarden Euro gekommen. Wie Sie auf die 2,1 oder 2,2 Milliarden Euro, die gebraucht werden, auffüllen, wissen Sie bis heute nicht. Das heißt, spätestens ab September oder Oktober ist sowieso Schluss. Im nächsten Jahr – das haben Sie eben selber gesagt – haben Sie noch maximal 900 Millionen Euro. Wie Sie das bei knapper werdendem Geld bewältigen wollen, wissen Sie nicht. So sieht Perspektivlosigkeit aus und nicht die Absicherung eines gut laufenden Programms. Das ist die Tragik, oder sehen Sie das anders?

(B)

(Beifall bei der SPD)

**Dr. Claudia Winterstein (FDP):**

Selbstverständlich sehe ich das anders. Ich habe vorhin gesagt, dass wir in diesem Jahr 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung stellen und dass wir diese Mittel aus dem Jahr 2011 in das Jahr 2010 vorziehen.

(Gustav Herzog [SPD]: Und was machen Sie 2011?)

Wir wissen, dass zurzeit viele Anträge vorliegen. Darauf reagieren wir. Wir wissen nicht, wie sich das in Zukunft entwickeln wird. Wir warten erst einmal ab.

(Gustav Herzog [SPD]: Sie machen die Augen zu!)

Mit den 1,5 Milliarden Euro in diesem Jahr sind wir in der Lage, alle Anträge, die uns vorliegen, zu erfüllen

(Beifall des Abg. Patrick Döring [FDP])

und die Menschen dazu zu bringen, dass sie in diesem Jahr Investitionen tätigen. Wie viele Anträge dazukommen werden, wissen weder Sie noch weiß ich das. Das wird sich im Laufe dieses Jahres oder zu Beginn des nächsten Jahres zeigen. Wichtig ist, dass wir für das Jahr 2011 noch knapp 900 Millionen Euro zur Verfügung haben. Ich denke, das ist eine gute Summe, mit der man im Jahr 2011 erst einmal arbeiten kann.

(Gustav Herzog [SPD]: Das reicht hinten und vorne nicht!)

(C)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Kollege Kahrs hat noch eine Nachfrage; aber danach sollte er bitte keine mehr stellen.

(Zuruf von der LINKEN: Dann melde ich mich! – Heiterkeit bei Abgeordneten der SPD)

– Dann lasse ich keine Zwischenfragen mehr zu. – Bitte schön, Herr Kahrs.

**Johannes Kahrs (SPD):**

Sie haben eben dankenswerterweise gesagt, dass Sie vorhaben, alle Anträge zu erfüllen, die in diesem Jahr gestellt werden. Das begrüße ich natürlich, weil es ein gutes rot-grünes Programm ist. Wenn Sie das fortführen wollen, ist das schön. Wir hatten im letzten Jahr Anträge mit einem Volumen von circa 2,1 Milliarden Euro. Alle Anzeichen deuten darauf hin, dass wir in diesem Jahr wieder über 2 Milliarden Euro benötigen werden. Eben haben Sie gesagt, dass Sie maximal 1,5 Milliarden Euro für das Programm zur Verfügung haben. Wo wollen Sie die 600 oder 700 Millionen Euro hernehmen, für die Sie keine Vorsorge getroffen haben?

**Dr. Claudia Winterstein (FDP):**

Wir haben im Moment noch nicht mehr Anträge vorliegen. Wir haben Anträge für genau diese Summe vorliegen. Sie haben vorhin den **kombinierten Verkehr** angesprochen und gesagt, wir hätten da gekürzt, das sei eine ganz große Unverschämtheit.

(D)

(Johannes Kahrs [SPD]: So ist das!)

Wenn Sie dieses Beispiel nennen, kann ich nur eines dazu sagen: Im letzten Jahr sind lediglich 35 Millionen Euro abgerufen worden,

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Da war doch Wirtschaftskrise, und zwar voll!)

obwohl mehr Geld zur Verfügung stand.

(Johannes Kahrs [SPD]: Ein Wachstumsprogramm! – Uwe Beckmeyer [SPD]: Was ist das eigentlich für eine Rechnung?)

In diesem Jahr stehen 54 Millionen Euro zur Verfügung, also weitaus mehr als im letzten Jahr. Insofern sage ich: Warten wir auch hier erst einmal ab. Vielleicht werden auch in diesem Jahr nur 35 Millionen Euro abgerufen, obwohl wir 54 Millionen Euro zur Verfügung gestellt haben.

(Johannes Kahrs [SPD]: Abwarten ist doch keine Politik! – Florian Pronold [SPD]: Wir könnten noch 40 Jahre warten, ob das Klima schlechter wird!)

Wir müssen abwarten, welche Entwicklung sich zeigt. Das können wir nicht von vornherein festlegen.

(Abg. Johannes Kahrs [SPD] nimmt wieder Platz)

Dr. Claudia Winterstein

- (A) – Da Sie sich hingesetzt haben, muss ich jetzt mit meiner Rede weitermachen.

(Florian Pronold [SPD]: Es wird auch nicht besser, wenn Sie weitermachen!)

Ich möchte die Wichtigkeit des **Gebäudesanierungsprogramms** deutlich machen. Da Sie gesagt haben, es sei ein rot-grünes Projekt, stelle ich fest: Wir führen es weiter, weil wir es für sinnvoll halten.

(Johannes Kahrs [SPD]: Dann müssen Sie es auch finanzieren!)

Bisher sind durch das Programm etwa 550 000 Wohnungen saniert bzw. energieeffizient gebaut worden – das finden wir gut –, es wurden Investitionen in Höhe von 20 Milliarden Euro auf den Weg gebracht, und es wurden 250 000 Arbeitsplätze geschaffen. Es ist ein wunderbares Programm. Insofern freuen wir uns, dass wir dafür 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung haben.

Weil Sie es so dargestellt haben, als hätten wir nur gekürzt, will ich deutlich machen: Auch in anderen Bereichen haben wir etwas getan. Bei der **Stadtentwicklung** zum Beispiel haben wir 20 Millionen Euro zusätzlich zur Verfügung gestellt.

(Martin Burkert [SPD]: Aus dem falschen Topf!)

Auch für den **ländlichen Bereich** haben wir 20 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Gegen die geplante Halbierung der Zuschüsse im Hinblick auf den Finanzbeitrag an die **Seeschifffahrt** haben wir uns gewehrt.

(B)

(Florian Pronold [SPD]: Wer wollte da denn kürzen? Gegen wen haben Sie sich gewehrt?)

Wir haben diese Kürzung nicht mitgetragen und auch diese 57 Millionen Euro zur Verfügung gestellt.

Es ist also nicht so, dass wir eine Kürzung nach der anderen vollziehen. Vielmehr haben wir genau das getan, was ich zu Beginn dargelegt habe: Wir haben dafür Sorge getragen, dass Wachstumsimpulse gegeben werden. Dort, wo es sich angeboten hat, haben wir Kürzungen vorgenommen.

(Johannes Kahrs [SPD]: Aber beim kombinierten Verkehr haben Sie gekürzt!)

– Beim **kombinierten Verkehr** stehen jetzt statt 35 Millionen Euro 54 Millionen Euro zur Verfügung, um das einmal deutlich zu sagen.

(Winfried Hermann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Statt ursprünglich 130!)

– Es waren im Soll 110 Millionen Euro. Ich kenne die Zahlen; denn ich bin Haushälterin.

(Johannes Kahrs [SPD]: Das ist aber falsch! – Florian Pronold [SPD]: Wenn man Ist und Soll verwechselt, ist das schon peinlich!)

Insofern ist festzustellen, dass wir in diesem Jahr mehr Geld zur Verfügung haben, als im letzten Jahr verbraucht worden ist. Das ist eine Tatsache.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU – Johannes Kahrs [SPD]: Aber den Unterschied zwischen Ist und Soll sollte man kennen!) (C)

Jetzt würde ich gerne fortfahren, statt immer auf Ihre Zwischenrufe zu reagieren.

(Florian Pronold [SPD]: Das müssen Sie auch nicht! Ihre Rede wird dadurch auch nicht besser! – Weiterer Zuruf von der SPD: Das ist doch Ihre Entscheidung!)

Ich will auf das Programm „**Aktive Stadt- und Ortsteilzentren**“ zu sprechen kommen. Ich habe bereits gesagt: Hier haben wir die Mittel um 20 Millionen Euro aufgestockt; insgesamt stehen jetzt 95 Millionen Euro zur Verfügung. Diese Mittel können von den Städten und Gemeinden genutzt werden. Ich denke, das ist sinnvoll.

Ich möchte auf ein weiteres Thema zu sprechen kommen. In den Haushaltsplanberatungen gab es auch Diskussionen über die Zukunft der Magnetschwebetechnik und die Weiterführung der **Transrapidversuchsstrecke** im Emsland. Wir bedauern sehr, dass es trotz so vieler Jahre der Forschung und Entwicklung nicht zu einem Einsatz des Transrapids in Deutschland gekommen ist. Wir haben die Finanzierung der Teststrecke noch einmal, und zwar bis zum Jahresende, verlängert, um die Chancen einer Vermarktung zu wahren, da es gewisse Interessen gibt. Brasilien zum Beispiel arbeitet zurzeit an einer Ausschreibung. Diese Chance wollen wir wahrnehmen. Denn im Erfolgsfall würde das bedeuten, dass wir eine einmalige Einnahme in Höhe von 100 Millionen Euro erhalten. Das würde dem Bundeshaushalt natürlich sehr guttun. (D)

In dieser Beziehung kann ich nur eines sagen: Herr Minister Ramsauer, ich setze alle meine Hoffnungen auf Sie, dass die Verhandlungen mit Brasilien ein Erfolg werden, sodass wir dann sagen können: Es hat sich gelohnt, die Finanzierung der Teststrecke noch einmal um ein Jahr zu verlängern. Allerdings müssen wir uns auch überlegen: Was wird aus dieser Teststrecke? Ich erwarte, dass Sie uns ein klares Konzept vorlegen, was mit dieser Versuchsstrecke geschehen soll.

(Florian Pronold [SPD]: Das können Sie mit dem Raumfahrtprogramm kombinieren und auf den Mond schießen!)

Es gibt sicher auch andere Gebiete, zum Beispiel den Bereich der Elektromobilität, wo es sich lohnt, die Forschung fortzusetzen. Ich setze auf Sie, dass Sie entsprechende Konzepte entwickeln.

Wir Haushaltspolitiker haben uns das Ziel gesetzt, die Neuverschuldung zurückzuführen. Insofern müssen wir natürlich auch überlegen, wo es Einsparmöglichkeiten gibt. Wir haben im Koalitionsvertrag verankert, dass die Verkehrsinvestitionen unabhängiger von den Schwankungen des Bundeshaushaltes getätigt werden sollen; das gilt sowohl für die Straße als auch für die Schiene.

Zum Thema Straße. Wir wollen – das haben Sie richtig gesagt – erreichen, dass die Einnahmen aus der **Lkw-Maut** vollständig in die Straße investiert werden.



**Dr. Claudia Winterstein**

- (A) (Johannes Kahrs [SPD]: Wie wollen Sie dann die Schiene finanzieren?)

Zudem soll die **Verkehrsinfrastrukturgesellschaft** kreditfähig werden,

(Florian Pronold [SPD]: Schattenhaushalt!)

damit sie bei der Ausfinanzierung von Autobahnprojekten mehr Spielraum erhält.

(Florian Pronold [SPD]: Und wie geht es weiter bei der Bahn?)

Ein Wort noch zur **Bahn**. Es ist eine Tatsache, dass für den Ausbau wichtiger Strecken nicht genügend Mittel im Haushalt vorhanden sind.

(Florian Pronold [SPD]: Dann streichen wir noch welche?)

Wir reden über eine Summe von etwa 500 Millionen Euro. Es ist auch eine Tatsache, dass diese Unterfinanzierung eine Erblast aus elf Jahren SPD-Führung im Verkehrsministerium ist.

(Johannes Kahrs [SPD]: Und deswegen streichen Sie jetzt noch weiter?)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Frau Kollegin Winterstein, bedenken Sie die Zeit!

**Dr. Claudia Winterstein (FDP):**

- (B) Ja – Exminister Tiefensee hat internationale Zusagen gegeben, ohne die Ausfinanzierung zu überdenken.

(Johannes Kahrs [SPD]: Tiefensee war ein guter Mann!)

Die neue Regierung muss jetzt mit dieser Situation zu-rechtkommen. Forderungen nach mehr Steuergeldern verbieten sich. Insofern gehen wir davon aus, dass die DB Netz AG, die für die Nutzung ihrer Trassen von anderen Unternehmen Gebühren erhebt und diese Gelder bisher an den Mutterkonzern abgeführt hat –

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Frau Winterstein, bitte!

**Dr. Claudia Winterstein (FDP):**

Ja, ich komme gleich zum Schluss.

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Nein, nicht gleich – sofort bitte!

(Beifall des Abg. Florian Pronold [SPD] – Johannes Kahrs [SPD]: Dem können wir nur zustimmen!)

Sie sind beinahe zwei Minuten drüber.

**Dr. Claudia Winterstein (FDP):**

Ich weiß.

(Heiterkeit – Florian Pronold [SPD]: Sparen Sie, Frau Winterstein! Redezeit sparen!)

Ich hätte ganz gern eine weitere Minute gesprochen; (C) aber der Präsident ist sehr streng.

(Winfried Hermann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Man muss eher sagen: Er ist großzügig gewesen!)

Vielleicht hätte mir Herr Döring sonst noch die eine oder andere Minute geschenkt, wie es sonst Usus ist. Ich wünsche uns allen, dass wir hier zu guten Lösungen kommen. Ich würde mich freuen, wenn Sie sich daran konstruktiv beteiligen.

Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Das Wort hat der Kollege Stephan Kühn von Bündnis 90/Die Grünen.

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

**Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Eine Bemerkung vorab: Wer sich das Antragsvolumen beim CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm im ersten Quartal anschaut und rechnen kann, weiß genau, dass wir mit den Mitteln, die im Haushalt eingestellt sind, bis zum viertel Quartal nicht hinkommen werden.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der SPD und der LINKEN) (D)

Herr Minister Ramsauer, ich habe am Wochenende in der *taz* ein interessantes Interview gelesen. Sie wurden zitiert mit den Worten:

Auch die Grünen werden mich nicht davon abhalten, die Attraktivität der Schiene zu erhöhen.

Ich glaube, ich bin im falschen Film. Sie stehen sich doch selber im Weg, haben kein Konzept, es bleibt bei Ankündigungen.

Damit kommen wir zu dem Thema, um das es gerade schon ging: **kombinierter Verkehr**. Im Ausschuss haben Sie gesagt, Sie seien überzeugter Verfechter des kombinierten Verkehrs. Keine zwei Stunden hat es gedauert, da wurden – der Kollege Kahrs hat es angesprochen – über 50 Prozent der Mittel zusammengestrichen. Jetzt wird argumentiert, die Gelder seien 2009 nicht abgerufen worden. Warum das 2009 so war, kann sich angesichts der konjunkturellen Situation jeder denken.

(Bartholomäus Kalb [CDU/CSU]: Das habe ich doch vorhin erklärt!)

Aber ausgerechnet jetzt, wo wir eine konjunkturelle Erholung haben, wo es ein Potenzial für neue Arbeitsplätze und neue Investitionen gibt, den Ausbau des kombinierten Verkehrs auszubremsen, das ist verkehrspolitisch und wirtschaftspolitisch der falsche Weg.

Stephan Kühn

- (A) (Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der SPD und der LINKEN – Patrick Döring [FDP]: Das ist doch gar nicht umsetzbar!)

Stattdessen stecken Sie Geld in den Weiterbetrieb des **Transrapids** – in der naiven Annahme, dieses Jahr würden die Brasilianer kaufen. Ich denke, es wird eher so sein, dass den Zug die Chinesen bauen und sie ihn den Brasilianern verkaufen.

Dazu experimentieren Sie mit den sogenannten Longlinern herum. Herr Minister, sieht so Ihre Strategie aus, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern? Ich glaube, Sie sind uns die Antwort schuldig geblieben.

Wir brauchen mehr Investitionen in den kombinierten Verkehr, auf dem Niveau, wie es im Haushaltsentwurf ursprünglich stand. Wir brauchen mehr Geld für die Reaktivierung von Gleisanschlüssen für den Güterverkehr, mehr Investitionen in die Schiene insgesamt, insbesondere für nichtbundeseigene Bahnen. Im Moment ist es so, dass notwendige Investitionen in Schienenwege entweder verschoben zu werden drohen oder ihre Realisierung ganz offen ist.

- (B) Wir Grünen haben zum Abarbeitungsstand der Konjunkturprogramme eine Kleine Anfrage gestellt. In der Antwort ist noch einmal deutlich geworden, dass die Gelder, wenn sie nicht verfallen sollen, bis Ende 2010 abgerufen sein müssen. Schaut man sich die Liste der Projekte an, muss man feststellen: Die Straßenprojekte sind alle schön im Bau, während von den **Schiene**projekten viele noch in Planung sind, noch kein Baurecht haben. Ich möchte eine Strecke nennen, die für den Güterverkehr wichtig ist: die Verbindung Horka–Hoyerswerda–Polen. Wichtige Investitionen im Güterverkehr stehen also auf der Kippe. Ein anderes Beispiel ist die Elektrifizierung der Strecke von Reichenbach nach Hof.

Wir haben eine Liste der Deutschen Bahn, die Sie alle in der Zeitung sicherlich schon nachvollziehen konnten, in der 47 Projekte benannt sind, die bei Fortschreibung des derzeitigen Ausbau- und Neubauetats von 1,2 Milliarden Euro – ohne die Konjunkturpaketmittel – bis 2025 nicht realisiert werden können, wenn wir nicht 500 bis 600 Millionen Euro pro Jahr mehr investieren. 2025: Das sind zehn Jahre, nachdem das gemäß dem Bundesverkehrswegeplan eigentlich hätte realisiert werden sollen. Herr Minister, Sie sind uns in den Haushaltsberatungen bisher völlig schuldig geblieben, wo diese 600 Millionen Euro, die mehr gebraucht werden, nach Ablauf der Konjunkturpakete herkommen sollen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Während die Straßenbauinvestitionen sozusagen in trockenen Tüchern sind, bestens ausgestattet sind, ist das bei der Schiene nicht der Fall. Hier ist Deutschland europaweit Schlusslicht. Wir geben 47 Euro pro Kopf für die Schiene aus. In Italien sind es 60 Euro, in Frankreich sind es 80 Euro, in Großbritannien, das lange Zeit kein Eisenbahnland gewesen ist, sind es 136 Euro, und in der Schweiz – sicherlich das Vorbild – sind es 284 Euro pro Einwohner. Deutschland ist europaweit Schlusslicht.

- (C) Angesichts dessen, dass 32 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Europa im Transportbereich verursacht werden – mit wachsender Tendenz –, frage ich mich, wie Sie die Klimaschutzziele, die die Bundesregierung insbesondere für den Bereich Verkehr ausgeschrieben hat, erfüllen wollen, wenn Sie nicht mehr in die Schiene investieren und die Mittel entsprechend effektiv einsetzen. Kein Konzept!

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der SPD)

Notwendig wäre, dass wir auf Prestigeprojekte verzichten, dass wir Höchstbetragsvereinbarungen für Projekte abschließen und dass wir vor allen Dingen einen integrierten Planungsansatz wählen, ein Gesamtkonzept für Fahrplan und Infrastruktur, das, was wir **Deutschlandtakt** nennen. Wir müssen nahtlose Reiseketten, Zughäufigkeiten und Qualität definieren und dann bauen. Jetzt wird erst gebaut, und danach werden Linien und Fahrpläne festgelegt. Dann wundern wir uns auch noch, dass es mit den Anschlüssen und den Zielsetzungen in Bezug auf die Qualität hinten und vorne nicht funktioniert!

Herr Minister, bei Ihnen hat die Straße weiterhin Priorität. Sie haben gesagt: Wir bauen keine Straßen mehr, wenn das volkswirtschaftliche **Kosten-Nutzen-Verhältnis** nicht mindestens vier beträgt. Das haben Sie gegenüber der *Financial Times Deutschland* geäußert. Bei 40 Prozent aller Maßnahmen gemäß dem Bundesverkehrswegeplan erreichen Sie diese Zielstellung nicht. Wir bauen weiterhin Autobahnanbindungen in Regionen, in denen sich die Einwohnerzahl in den nächsten 30 Jahren halbieren wird, und wir bauen Bundesstraßen in Regionen, wo sich sozusagen heute schon Hase und Igel Gute Nacht sagen. Das ist die Realität

(Ute Kumpf [SPD]: Aber im Osten, Kollege!)

in vielen Teilen, beispielsweise im Osten der Republik.

In Bezug auf die **Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft** ist schon einiges gesagt worden. Unabhängig davon, dass Sie aus haushalterischer Sicht Schattenhaushalte produzieren: Sie sichern damit die Investitionslinie für die Straße, und die Schiene und alle anderen Verkehrsträger werden je nach Haushaltslage bedient. Angesichts dessen, was wir im Bereich der Schuldenbremse tun müssen, wird das kein Vergnügen werden.

Ein anderes Thema ist **ÖPP**. Alle Präsidenten der Landesrechnungshöfe sagen: Hier werden die Finanzierungslasten in die Zukunft verschoben. Wenn die Investitionslast in Bezug auf die Instandhaltung nach 30 Jahren besonders groß ist, laufen diese ÖPP-Verträge aus. Dann ist es wieder die Aufgabe der öffentlichen Hand, für die Instandhaltung zu sorgen.

Herr Minister, Sie haben zwar eine Unterabteilung Klima- und Umweltschutzpolitik im Ministerium einberufen, aber leider haben Sie vergessen, ein Konzept für mehr **Klimaschutz** im Verkehrsbereich aufzulegen. Sie bleiben weiterhin ein Ankündigungsminister, wenn es darum geht, mehr in die Schiene zu investieren.

Stephan Kühn

- (A) (Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei der SPD sowie bei Abgeordneten der LINKEN)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Herr Kollege Kühn, ich gratuliere Ihnen im Namen des ganzen Hauses zu Ihrer ersten Rede im Deutschen Bundestag.

(Beifall)

Jetzt hat der Bundesminister Dr. Peter Ramsauer das Wort.

**Dr. Peter Ramsauer**, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich leide aufgrund der kurzen **Redezeit** unter demselben Zeitmangel, unter dem alle Bundesminister während der Etatberatung leiden. Ich weise darauf hin – vielen Dank für das Nicken, lieber Herr Kahrs –, damit hinterher nicht die Vorhaltungen kommen: Dazu haben Sie nichts gesagt, zu diesem haben Sie nichts gesagt und zu jenem auch nichts. Wir als Minister können nicht mehr tun, als diese neun, zehn oder elf Minuten so gut es geht zu nutzen.

Lieber Herr Kollege Kahrs, Ihnen kann man im Grunde genommen ganz gut zuhören. Wenn man mit Ihnen unter vier Augen spricht, sind viele Dinge wirklich klar, und man freut sich. Wenn Sie dann aber hier reden, sieht die Welt ganz anders aus.

- (B) (Lachen bei der SPD – Johannes Kahrs [SPD]: Aber genauso klar! – Gustav Herzog [SPD]: Reden Sie von sich?)

Dann sind Sie wie ausgetauscht. Ihre eben gehaltene Rede kam mir vor, als würden Sie ein Grußwort bei Verdi in Cuxhaven halten.

(Johannes Kahrs [SPD]: Ich?)

– Ja. Genau so kam mir das eben vor.

Ich danke Ihnen auch dafür, dass Sie die deutsche Wissensgesellschaft heute Nachmittag mit einem grandiosen Satz bereichert haben, der da lautete: Der jetzt vorliegende Haushalt ist ein anderer als derjenige, der bei der ersten Lesung vorlag. Das ist ein großartiger Satz. Ich kann nur sagen: Klar ist das ein anderer. Gott sei Dank ist das ein anderer. In der ersten Lesung hatten wir nämlich aus Zeitgründen in etwa den Entwurf vorgelegt, den wir von der Vorgängerregierung, der Großen Koalition, übernommen hatten,

(Johannes Kahrs [SPD]: Der war gut!)

und zwar von einem SPD-Finanzminister, im Falle des Einzelplans 12 von einem SPD-Bundesverkehrs- und -bauminister. Wir waren es uns als christlich-liberale Koalition aber schuldig,

(Johannes Kahrs [SPD]: Schlechter zu werden!)

diesen Entwurf zum Besseren zu verändern. Genau das haben wir auch getan.

- (C) (Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Johannes Kahrs [SPD]: Und dann kürzen Sie beim kombinierten Verkehr!)

Lieber Herr Kollege Kühn, dass Sie mir vorhalten, ich würde mich dem Thema **Bahn** zu wenig zuwenden, ist kurios. Wie ist es denn dann zu verstehen, dass Ihre Kollegin Künast mir vor wenigen Monaten vorgehalten hat, ich würde mich über die Möglichkeiten und Perspektiven der Eisenbahnen in Deutschland besoffen reden? Lieber Herr Kühn, das passt beides nicht zusammen. Von Ihnen lasse ich mir eine solche Vorhaltung gewiss nicht gefallen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Lachen bei der SPD und der LINKEN)

Sie haben **Stuttgart 21** angesprochen und gesagt, dass wir uns bei solch großen Projekten auf einen festen Zuschuss beschränken sollten. Genau das haben wir bei Stuttgart 21 aber praktiziert. Dass Sie auch einmal darauf kommen, finde ich großartig.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Was Ihre Vorhaltungen anbelangt, wir würden – ich formuliere es mit meinen Worten – Bundesfernstraßen ins Nirwana bauen: Lieber Herr Kühn, Autobahnen und Bundesfernstraßen haben nicht nur die Funktion, Metropolen und Städte miteinander zu verbinden, sondern ganz klar die Funktion der Erschließung. Diese **Erschließungsfunktion** gilt für jene Räume, bei denen Sie beklagen, die Bevölkerung würde abwandern.

- (D) (Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Unsereins hat einen anderen Bezug zu ländlichen Räumen. Wir brauchen die Metropolregionen. Wir müssen sie verbinden und an die Netze anbinden. Wir müssen aber auch die Erschließungsfunktion der Bundesfernstraßen für die strukturschwächeren Räume nutzen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Wir legen mit diesem Haushalt ein klares Bekenntnis zur Stärkung der Wachstumskräfte in unserem Land ab und tragen damit zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen bei. Deshalb ist Verkehrs- und Baupolitik auch ganz klar angewandte und praktizierte Wirtschaftspolitik.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Ich bin stolz darauf, dass wir in diesem Jahr auf einem Rekordniveau investieren.

(Zuruf von der SPD: Was? – Johannes Kahrs [SPD]: Da lacht selbst die CSU!)

Ich bin auch stolz darauf – das sollten wir Verkehrs- und Baupolitiker alle miteinander sein, die Fachpolitiker genauso wie die Haushaltspolitiker in diesem Bereich –, dass wir mit diesem Einzelplan 12 den größten **Investivetat** aller Ressorts haben. 52 Prozent der gesamten Investitionen in diesem Bundeshaushalt entfallen auf diesen Einzelplan.

Von den 26,3 Milliarden Euro, die dieser Etat birgt, fließen 14,7 Milliarden Euro und damit rund 56 Prozent

**Bundesminister Dr. Peter Ramsauer**

- (A) in Investitionen. Ich habe in meiner allerersten Rede als Bundesminister an dieser Stelle gesagt, dass ich kein Verwaltungsminister, sondern ein Investitionsminister sein will. Das gelingt mit diesem Haushalt.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Von diesem Haushalt geht eine kraftvolle Lokomotivwirkung aus. Ich war in den Vieraugengesprächen auch mit den Politikern der Opposition einig, dass dies so ist und dass umgekehrt auch gilt, dass bei Einsparungen an der falschen Stelle keine Lokomotivwirkung entfaltet wird, sondern das krasse Gegenteil, nämlich Bremswirkungen.

(Martin Burkert [SPD]: Wie beim kombinierten Verkehr!)

Dessen müssen wir uns in der künftigen Planung dieses Haushalts bewusst sein.

Der Kollege Schäuble hat heute in seiner Rede klargestellt, dass trotz allen Konsolidierungsdrucks das zarte Pflänzlein konjunktureller Entfaltung, wie er es formuliert hat – der Kollege Brüderle hat es wiederholt, nicht durch falsches Sparen kaputtgetreten werden darf

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

und dass die Haushaltspolitik in unserem Bereich eine schwierige Gratwanderung ist. Insofern ein ausdrückliches Dankeschön an den Haushaltsausschuss, dass man sich dieser Einsicht nicht verschlossen hat.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Zuruf von der LINKEN: Was war denn da?)

- (B) Ich folge dem Grundsatz, dass Mobilität bestmöglich zu organisieren ist, weil sie eine unverzichtbare Voraussetzung für die persönliche Freiheit unserer Bürgerinnen und Bürger und die Entwicklung unserer Volkswirtschaft ist. Das heißt, eine bestmöglich ausgebaute verkehrliche Infrastruktur ist das Fundament wirtschaftlichen Erfolgs.

Wenn wir alle Möglichkeiten in der Binnenwirtschaft und alle Möglichkeiten, die wir als exportorientierte Nation in der Weltwirtschaft haben können, entfalten wollen, dann müssen wir schlicht und einfach die dazu erforderlichen Verkehrsinfrastrukturinvestitionen tätigen.

(Zuruf von der SPD: Dann tun Sie es doch!)

Erhalten, Ertüchtigen und Ausbauen: Das sind die drei Elemente, die wir brauchen, um den prognostizierten **Anstieg aller Verkehrsarten** verkraften zu können. Lieber Herr Kollege Claus, Sie wissen aus langjähriger guter Zusammenarbeit in vielerlei Funktionen, dass wir im Vieraugengespräch immer gut zusammenkommen. Sie wissen auch, dass man Verkehre, beispielsweise Frachtverkehre, nicht beliebig manipulieren kann. Das ist nicht möglich, wenn man nicht dem umgekehrten Grundsatz wie dem meinen folgt, Mobilität zu ermöglichen. Es mag ein Stück Ihrer Ideologie sein, Mobilität zu beschränken oder zu verhindern. Aber das kann nicht der Ansatz einer freiheitlichen Wirtschafts- und Verkehrspolitik sein.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Wir werden also alles daransetzen, dem Anstieg der Transportleistung Rechnung zu tragen. Wenn argumen-

- tiert wird, dass sich angeblich nur ein Teil des ansteigenden Güterverkehrs für die Schiene eignet, dann darf uns das nicht resignieren lassen; das darf uns nicht ruhen lassen. Wir müssen alle Anstrengungen unternehmen, den Zuwachs beim Güterverkehr schienentauglich zu gestalten und Verkehrssysteme auch für die Schiene zu entwickeln, damit wir den größtmöglichen Zuwachs auf die Schiene bekommen – ich bleibe dabei und lasse mich nicht beirren –, wenn wir keine Verkehrsinfarkte auf der Straße erleben wollen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – Johannes Kahrs [SPD]: Aber ohne kombinierten Verkehr geht das nicht!)

Dazu gehört natürlich auch das **Erschließen neuer Finanzierungsinstrumente**. Ich sage klipp und klar: Mit den herkömmlichen Finanzierungsmöglichkeiten unseres Budgets werden wir das alles miteinander nicht schaffen. Ich bedanke mich beim Kollegen Bartholomäus Kalb dafür, dass er auf diese Dinge und auf einige sehr zentrale Begriffe hingewiesen hat. Dazu gehört der Begriff der öffentlich-privaten Partnerschaft. Dazu gehört natürlich auch das Gängigmachen – so habe ich das verstanden – der VIFG, der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft. Ich schlage vor, dass wir uns bereits im Zusammenhang mit der Beratung des Bundeshaushalts 2011 daranmachen – im Dienste einer innovativeren Verkehrsinfrastrukturfinanzierung.

- Das Thema Transrapid ist von der Kollegin Winterstein und vom Kollegen Kalb angesprochen worden. Ich bedanke mich beim Haushaltsausschuss noch einmal ausdrücklich dafür, dass die Möglichkeit geschaffen worden ist, die Versuchsstrecke bis zum Jahresende weiterzubetreiben.

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Herr Minister, darf ich unterbrechen?

**Dr. Peter Ramsauer**, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Ich weiß um die Knappheit des Gutes Zeit.

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Darum geht es jetzt nicht. Ich will Sie darauf aufmerksam machen, dass die Kollegin Hagedorn Ihnen gern eine Zwischenfrage stellen würde. Ich frage Sie jetzt, ob Sie eine solche Frage zulassen.

**Dr. Peter Ramsauer**, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Ja, gern.

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Bitte schön.

**Bettina Hagedorn (SPD):**

Ich habe Ihren Hilferuf, dass Sie mit der kurzen Redezeit so unzufrieden sind, wahrgenommen, und darum komme ich Ihnen an dieser Stelle zu Hilfe.

(A) **Dr. Peter Ramsauer**, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Auf Sie ist Verlass, Frau Kollegin Hagedorn.

(Heiterkeit bei der CDU/CSU)

**Bettina Hagedorn** (SPD):

Herr Minister, Sie haben gerade die **ÖPP-Projekte** als ein Hilfsmittel im Hinblick auf die dramatisch unterfinanzierten Vorhaben im Verkehrsbereich erwähnt. Ich möchte Sie auf ein Verkehrsprojekt ansprechen, das auch auf der Streichliste der Bahn steht, von der Sie immer gesagt haben, dass es sie gar nicht gäbe. Dabei handelt es sich um das Projekt der festen Fehmarnbelt-Querung. Das ist zwar in meinem Wahlkreis, aber ich bin keine Freundin dieses Projekts und habe ihm auch nicht zugestimmt.

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Ich bitte Sie aber, kein Koreferat zu halten, sondern eine Frage zu stellen.

**Bettina Hagedorn** (SPD):

Ich werde schon zu meiner Frage kommen, Herr Präsident; machen Sie sich keine Sorgen.

Es geht um ein Projekt, das nicht finanziert ist, mindestens 1 Milliarde Euro kosten wird – der Bundesrechnungshof spricht von 1,7 Milliarden Euro – und das ursprünglich, nämlich im Koalitionsvertrag der vorherigen Koalition, als PPP-Projekt vorgesehen war. Es ist deshalb nicht als PPP-Projekt umgesetzt worden, weil es keine Investoren gab, die bereit waren, ihr Geld in dieses Projekt hineinzustecken. Das könnte dem Vernehmen nach auch bei anderen Projekten so kommen.

(B)

Welche weiteren Vorstellungen haben Sie also im Hinblick auf die Streichliste und die Projekte, die finanziert werden müssen, weil ein Staatsvertrag vorhanden ist? Wie wollen Sie all das finanzieren – angesichts der Schuldenbremse und angesichts dessen, was Herr Minister Schäuble Ihnen in den nächsten Haushaltsjahren weniger wird zur Verfügung stellen können?

**Dr. Peter Ramsauer**, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Sehr geehrte liebe Frau Kollegin Hagedorn, nicht nur die gleiche, sondern genau dieselbe Frage haben Sie mir bei den Beratungen der Ausschüsse in den letzten Wochen zweimal gestellt. Ich habe sie ausführlich beantwortet. Ich bitte Sie insofern, die Ausschussprotokolle nachzulesen. Aber ich komme gern Ihrer Bitte nach und antworte noch einmal darauf, um Ihre Befürchtung aufzunehmen, ich könnte mit meiner Redezeit nicht zu recht kommen.

(Heiterkeit bei der CDU/CSU)

Sie können sich aber gern setzen, Frau Hagedorn.

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Die Redezeit ist ja jetzt angehalten, Herr Minister.

**Dr. Peter Ramsauer**, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: (C)

Zu diesem Zweck muss Frau Kollegin Hagedorn allerdings stehen bleiben. Wenn sie sich setzt, läuft die Uhr weiter.

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Solange Sie antworten, halte ich die Uhr an. Das ist meine Sache.

**Dr. Peter Ramsauer**, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Spaß beiseite! – Die feste **Fehmarnbelt-Querung** ist ein Projekt, zu dem wir erst am 14. Januar, also ziemlich genau vor zwei Monaten, den Staatsvertrag in Kraft gesetzt haben. Als verantwortlicher Fachminister – im Übrigen auch als Parlamentarier und als vertragstreuer Mensch – halte ich nichts davon, wenn man einen solchen Staatsvertrag zwischen den beteiligten Staaten hier im Parlament zwei Monate später infrage stellt.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Anstatt herumzunörgeln, würde ich mich lieber darauf verlegen, nach Möglichkeiten zu suchen, wie das Ziel zu erreichen ist, bis 2018 dieses Infrastrukturprojekt einschließlich der Hinterlandanbindungen bis Puttgarden fertigzustellen. Da Sie die PPP und den Zeitpunkt angesprochen haben: Wir werden alles tun, dass sich anlassende Kapitalgeber, die in den letzten Jahren schlechte Erfahrungen gemacht haben, guten Investitionsoptionen in Deutschland zuwenden. Ich halte Investitionen in deutsche Verkehrsinfrastrukturprojekte, in die Straße oder die Bahn, noch immer für rentabler und kaufmännisch solider als irgendwelche spekulative Anlagen in Übersee, die sich in der Vergangenheit als massive, verlustreiche Fehlinvestitionen erwiesen haben.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Jetzt bitte ich, allmählich zum Schluss zu kommen.

**Dr. Peter Ramsauer**, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Bevor Frau Hagedorn ihre Zwischenfrage gestellt hat, habe ich über das Emsland und den **Transrapid** gesprochen. Wir dürfen einem weiteren Export von technologischem Basiswissen aus Deutschland keinen Vorschub leisten. Die Transrapid-, die Magnetschwebbahntechnologie, ist eine deutsche Basistechnologie. Wir dürfen sie nicht billig exportieren. Das muss uns allen hier im Hause klar sein. Ich glaube, das ist es auch.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Ich halte mit aller Unbeirrbarkeit und Entschlossenheit daran fest, allen Wünschen, die Sie an mich richten – egal von welcher Fraktion –, im Bereich der Verkehrsinfrastruktur auf bestmögliche Weise nachzukommen. Deswegen bitte ich das Parlament, genauso unbeirrbar meinem Etat dafür die notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen.

(D)

**Bundesminister Dr. Peter Ramsauer**

(A) Vielen herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Das Wort hat jetzt der Kollege Sören Bartol von der SPD-Fraktion.

(Beifall bei der SPD)

**Sören Bartol (SPD):**

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrter Herr Minister Ramsauer, ein kleiner Tipp vorweg: Wenn Sie mir jetzt zuhören, sind Sie das nächste Mal nicht wieder bei Harald Schmidt zu sehen. – Das hat offenbar niemand verstanden. Es ist wichtig, die Sendung von Harald Schmidt zu schauen.

Herr Ramsauer, Sie können sehr froh sein, dass Sie mit der nationalen Stadtentwicklungspolitik, den Programmen der Städtebauförderung, dem Investitionspakt und dem Programm zur energetischen Gebäudesanierung ein wirkungsvolles Instrumentarium für die **Gestaltung der Zukunftsaufgaben** in unseren Städten und Gemeinden von Ihrem Vorgänger übernehmen konnten. Ich hoffe noch immer, dass Sie dies zu schätzen wissen. Immerhin haben Sie den Haushaltsentwurf von Wolfgang Tiefensee bei der Städtebauförderung fast – leider nur fast – unverändert übernommen. Es fehlt Ihrem Haushalt aber an neuen Impulsen und – das sage ich hier ganz deutlich – Ihnen als Minister an Durchsetzungskraft in den Haushaltsberatungen.

(B)

Ein Programm für die ländlichen Räume ist gut und die folgerichtige Fortführung dessen, was wir mit den Modellvorhaben und Forschungsprojekten zum demografischen Wandel im Rahmen von MORO, der Modellvorhaben der Raumordnung, begonnen haben. Schade nur, dass Ihnen die erhoffte Aufstockung der Städtebauförderungsmittel um 20 Millionen bis 30 Millionen Euro nicht gelungen ist, um dieses Programm zu finanzieren! Auch die Aufstockung der Mittel für das Programm „Soziale Stadt“, die Ihr Staatssekretär Mücke im Ausschuss noch im Januar zugesagt hatte und die auch so im Haushaltsentwurf stand, haben Sie wieder kassiert. Sie haben sich eine globale Minderausgabe in Höhe von 100 Millionen Euro zur Finanzierung der gestiegenen Wohngeldkosten in Ihren Haushalt schreiben lassen, statt, wie es richtig gewesen wäre, durchzusetzen, dass diese Folgekosten der Wirtschaftskrise voll vom Gesamthaushalt getragen werden.

Liebe Frau Winterstein und Kollege Kalb, die pauschale **Kürzung aller Verpflichtungsermächtigungen** für die kommenden Jahre um 10 Prozent trifft sowohl die Städtebauförderung als auch die energetische Gebäudesanierung. Deswegen kann ich es auch nicht mehr hören, wenn hier so getan wird, als ob die CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramme auf gleichem Niveau fortgeführt würden.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der LINKEN)

(C) Ich hoffe, dass Sie bei der Aufstellung des Haushalts 2011 stärkeren Einsatz für die Bau-, Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik zeigen; denn wir alle wissen: Dann geht es wirklich ans Eingemachte. Investitionspakt und Konjunkturprogramme laufen aus, die **Kommunen** bekommen die volle Wucht der Wirtschaftskrise und vor allen Dingen Ihrer Steuerpolitik zu spüren, der absehbare drastische Einbruch bei den öffentlichen Investitionen schwebt als Damoklesschwert über der Branche. Statt an einer verlässlichen finanziellen Basis für die Kommunen zu arbeiten, bekommt die Gewerbesteuer mit Ihrer Gemeindefinanzkommission ein Begräbnis erster Klasse. Sie und Ihre Regierung sind gefordert: Helfen Sie den Kommunen schnell mit einem Rettungsschirm, der die jährlichen Einnahmeausfälle von 1,6 Milliarden Euro aufgrund des Wachstumsbeschleunigungsgesetzes kompensiert! Stellen Sie die Kommunalfinanzen auf eine verlässliche Grundlage stabiler Gewerbesteuereinnahmen und einer reformierten Grundsteuer! Bringen Sie eine Neuaufgabe des dieses Jahr auslaufenden Investitionspaktes zwischen Bund, Ländern und Kommunen zur energetischen Sanierung von Kitas, Schulen und Sportstätten auf den Weg!

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Geben Sie den Kommunen auch bei der Städtebauförderung Sicherheit, dass sie 2011 und danach mindestens auf gleichem Niveau fortgeführt wird!

(Beifall bei der SPD)

(D) Das **Prinzip der Drittfinanzierung** – Bund, Länder, Kommunen – in der Städtebauförderung hat sich prinzipiell bewährt. Dennoch muss mit der Verwaltungsvereinbarung besser als bisher sichergestellt werden, dass finanzschwache Kommunen nicht aus der Städtebauförderung herausfallen, weil sie ihren Eigenanteil nicht aufbringen können; denn gerade dies sind die Städte und Gemeinden mit geringer Wirtschaftskraft, meist auch mit hoher Arbeitslosigkeit und vor allen Dingen hohem Investitionsbedarf. Auch die verbleibenden 10 Prozent Eigenanteil sind für manche Kommune in Haushaltsnotlage zu viel. Eine gestaffelte Regelung, je nach Leistungsfähigkeit der Kommune, kann uns die Kommunen auch in strukturschwachen Gebieten als Partner in der Städtebauförderung erhalten. Dazu gehört die stärkere Einbeziehung nicht nur privaten Kapitals, sondern vor allen Dingen auch der Potenziale zivilgesellschaftlicher Organisationen.

Ich freue mich, dass es insbesondere beim **Stadtumbau** großen Konsens darüber gibt, dieses Programm bis 2016 fortzuführen. Trotz der Erfolge der kombinierten Strategie aus Rückbau und Aufwertung ist der Bedarf nicht kleiner, sondern aufgrund der demografischen Entwicklung noch größer geworden. Heute haben wir 1 Million leer stehende Wohnungen, die im Schnitt mit einer Restschuld aus DDR-Zeiten von je 4 000 Euro belastet sind. Bis 2020 werden weitere 430 000 Wohnungen leer stehen. Wichtige Erfolgsbedingung für den Stadtumbau Ost war die ergänzende Altschuldenregelung. Nur wenn Sie, Herr Minister Ramsauer, hier zügig eine Anschlussregelung vorlegen, werden sich die Woh-

**Sören Bartol**

- (A) nungsunternehmen auch weiterhin am Stadtumbauprogramm beteiligen können. Sie haben angekündigt, sich in Zukunft auch bei Ihren Kabinettskollegen für Verkehrsinfrastruktur einzusetzen. Herr Minister, tun Sie das bitte auch für die Zukunft der Städte und Gemeinden. Es geht hier nicht nur um Investitionen in Gebäude, sondern auch um Investitionen in den gesellschaftlichen Zusammenhalt. Nur in einem lebenswerten Umfeld gelingt Integration, entstehen Kreativität und damit am Ende auch Wirtschaftskraft. Herr Minister, ich bitte Sie, das auch in Zukunft zu beachten.

Danke schön.

(Beifall bei der SPD)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Das Wort hat jetzt der Kollege Patrick Döring von der FDP-Fraktion.

(Beifall bei der FDP)

**Patrick Döring (FDP):**

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich fand es im Anschluss an die Debatte über den Etat des Kollegen Brüderle schon bemerkenswert, wie wenig insbesondere in der ersten Runde der Zusammenhang zwischen dem, was wirtschaftspolitisch erforderlich ist, und dem, was verkehrs- und baupolitisch erforderlich ist, hervorgehoben wurde. Sehr geschätzter Herr Kollege Claus – den hat es schon zerrissen –, wo immer Sie jetzt sind: Wer glaubt, die Arbeitsmarktprobleme und die wirtschaftspolitischen Herausforderungen in den neuen Ländern durch **Verkehrsvermeidung** lösen zu können, gehört nun wirklich nicht mehr in diese Welt. So werden wir es nicht schaffen, nicht in den neuen Ländern und nicht in den alten Ländern, wenn wir Exportnation bleiben wollen.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU – Dr. Hermann Ott [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: So ein Irrsinn! Das gibt es nicht! – Zuruf von der LINKEN)

– Er hat Verkehrsvermeidung angesprochen, unabhängig vom Verkehrsträger. Sie, geschätzte Kolleginnen und Kollegen von der Opposition, versuchen schon die ganze Debatte, uns das Etikett der Schienenfeindlichkeit anzuhängen. Als ob diese Koalition schienenfeindlich sei! Das Gegenteil ist der Fall.

(Beifall bei der FDP – Johannes Kahrs [SPD]: Na ja!)

Wenn Sie hier zu Recht die sogenannte Streichliste ansprechen, dann halte ich für die Koalition fest: Es ist Herrn Grube und dem Bundesministerium für Verkehr zu danken, dass aufgeschrieben wurde, welche Verpflichtungen die konzeptionslose Planungsmittelversprechungspolitik der Vorgängerregierungen ausgelöst hat. Das ist der Dank, den wir denjenigen, die diese Liste aufgestellt haben, schulden. Ihr Minister Tiefensee hat doch Planungsmittel versprochen, ohne auch nur einen Hauch von Anschlussfinanzierung sicherzustellen. Ihr Minister Tiefensee ist zehnmal irgendwo in Europa **Ver-**

**pflichtungen** eingegangen, die nicht finanzierbar sind. (C) Uns jetzt vorzuhalten, dass wir das wenigstens aufschreiben und darüber diskutieren, ist doch wohl wirklich abenteuerlich.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Lassen Sie uns über die 500 Millionen Euro, die fehlen, reden – gar kein Problem! Das einfache Vorgehen, über Steuermittel zu steuern, Herr Kühn, ist nicht ausreichend; das steht übrigens im Koalitionsvertrag. Wir sagen ganz offensiv: Wenn die DB Netz AG in diesem Jahr zum wiederholten Male mehr als 600 Millionen Euro Ertrag für den Konzern erwirtschaftet, dann ist es die Aufgabe des Eigentümers Bundesrepublik Deutschland, das Unternehmen DB AG dazu zu verpflichten, die Erträge der DB Netz AG in das Netz zu reinvestieren. Dann haben wir in den nächsten zehn Jahren die fehlenden Investitionsmittel für diese Projekte. Das ist der Weg, den wir gehen wollen.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Herr Kollege Döring, erlauben Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Kahrs?

**Patrick Döring (FDP):**

Unbedingt.

**Johannes Kahrs (SPD):**

Herr Kollege Döring, Sie haben eben gesagt, dass die Bahn dringend mehr Geld braucht. Sie gehören der FDP an. Die Kollegin Winterstein hat bei der ersten Lesung hier gesagt, sie möchte gerne, dass Straße Straße finanziert, dass die Lkw-Maut-Mittel für die Straße ausgegeben werden. Wenn Sie so großartige Befürworter von mehr **Geld für die Schiene** sind, dann verraten Sie uns doch, wo die für die Schiene fehlenden Mittel herkommen sollen? (D)

Gleichzeitig haben Sie eben gesagt, dass der Eigentümer damit entsprechend umgehen soll. Das ist richtig. Aber die Frage ist: Woher kommen die Gewinne der Bahn? Natürlich müssen sie in die Schiene reinvestiert werden. Aber das löst doch die Probleme nicht. Das heißt, das, was Sie hier machen, ist: Sie kürzen beim kombinierten Verkehr, erzählen uns, was Sie vielleicht irgendwann einmal machen, aber Sie tun es nicht; dafür regieren Sie. Gleichzeitig haben Sie sich hierhin gestellt und klar gesagt, dass die Mautmittel nicht mehr für die Schiene ausgegeben werden sollen. Das ist doch unlogisch.

**Patrick Döring (FDP):**

Geschätzter Herr Kollege Kahrs, ich bin extrem dankbar, dass ich Ihnen das außerhalb meiner Redezeit erklären kann, zum wiederholten Male in diesem Hause.

Erstens. Selbst wenn man dazu kommt, dass die **Lkw-Maut-Einnahmen** vollumfänglich der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Straßen zur Verfügung gestellt werden, dann bedeutet das im Umkehrschluss, dass die steuerfinanzierten Mit-

Patrick Döring

- (A) tel für die Straße in dem Umfang, in dem zusätzliche Mautmittel für die Straße zur Verfügung gestellt werden, sinken und für die Eisenbahn zur Verfügung stehen. Nichts anderes will diese Koalition.

(Johannes Kahrs [SPD]: Warum sagt das keiner?)

– Ich sage es Ihnen ja. Ich habe es in der ersten Lesung gesagt. Ich habe es bei der Beratung des Antrags zur Infrastrukturfinanzierung gesagt, und ich sage es jetzt hier noch einmal. Sie können es dann nachlesen.

Zweitens. Die **Erträge aus dem Netz** basieren, wie Sie und Ihre Kollegen wissen, auf Einnahmen aus Trassenentgelten, die alle, die das Schienennetz nutzen, entrichten. Bei der Schiene gibt es längst einen geschlossenen Finanzierungskreislauf, wie wir ihn bei der Straße einführen. Wir, diese Koalition, nicht die Vorgängerkoalition, wollen als Eigentümer Bundesrepublik Deutschland die Infrastrukturgesellschaft verpflichten, diese Mittel zusätzlich für diese Infrastrukturinvestitionen zur Verfügung zu stellen. Das steht im Koalitionsvertrag: Aufhebung der Gewinnabführungsverträge.

(Johannes Kahrs [SPD]: Wo ist der Gesetzentwurf?)

– Wir brauchen keinen Gesetzentwurf. Das entscheidet nämlich der Aufsichtsrat, geschätzter Kollege. Das steht im Aktiengesetz. Das brauchen wir dafür noch nicht einmal zu ändern.

- (B) Drittens. Dazu, dass hier bei einer 35-Millionen-Euro-Abforderung der Mittel für den kombinierten Verkehr die Streichung eines Haushaltstitels, der ohnehin zu hoch war, auf 54 Millionen Euro zu dem zentralen verkehrspolitischen Argument der SPD geworden ist, kann ich nur sagen: Herr im Himmel, da hätten Sie sich etwas Besseres aussuchen müssen. Nicht einmal die 54 Millionen Euro werden abfließen; wir bedauern das. Wir werden am Ende sicherstellen: Wenn 1 Euro mehr als 54 Millionen Euro beantragt wird, dann wird auch diese Anlage zum **kombinierten Verkehr** gebaut. Glauben Sie mir: Wir müssen hier kein verkehrspolitisches Problem lösen.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU – Norbert Barthle [CDU/CSU]: Das war eine Lehrstunde!)

Überhaupt ist bemerkenswert, dass in dieser Haushaltsdebatte über diese kleinen Beträge diskutiert wird, während am Ende deutlich wird, dass Sie der ganz klaren, ordnenden Strategie dieser Koalition dieses Hauses sehr wenig entgegenzusetzen haben.

(Lachen bei Abgeordneten der SPD)

Der Kollege Bartol hat bisher als einziger Oppositionsredner dankenswerterweise eine sachliche Rede gehalten und hat das **Thema „Soziale Stadt“** angesprochen. Da haben wir doch die gleiche Situation: Die Mittel aus dem vergangenen Jahr sind nicht in dem Umfang abgeflossen, wie sie etatisiert waren. Jetzt kann man immer sagen: Daran ist die Wirtschaftskrise schuld. Meine Beobachtung, die Beobachtung meiner Kolleginnen und

Kollegen in den Wahlkreisen ist, dass viele Kommunen jetzt mit dem Programm durch sind. Das Programm gibt es seit vielen Jahren. Es war ein gutes Programm. Es gibt aber nicht mehr den Bedarf, der hier gelegentlich an die Wand gemalt wird. (C)

(Norbert Barthle [CDU/CSU]: Sehr wahr! – Zurufe von der SPD)

Ich sage Ihnen auch – ich habe es schon im Ausschuss gesagt, ich sage es hier noch einmal –: Wir wollen uns darauf konzentrieren, mit dem Programm „Soziale Stadt“ Investitionsmaßnahmen zu finanzieren. Die Zeit der nichtinvestiven Maßnahmen, zum Beispiel zur Errichtung von Bibliotheken für Mädchen mit Migrationshintergrund, ist vorbei, liebe Kolleginnen und Kollegen! Das gab es zu Zeiten einer anderen Koalition.

(Sören Bartol [SPD]: Das ist aber eine klare Aussage!)

Wir wollen Investitionen mit dem Stadtumbauprogramm anschieben. Wir wollen, dass es leistungsfähige Infrastruktur in den Städten gibt, und wir wollen weniger Projekte fördern, die eigentlich andere aus ihren Haushalten bezahlen sollten bzw. müssten. Diese gehören nicht in den Investitionshaushalt des Einzelplans 12.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU – Dr. Hermann Ott [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Wie gut, dass es Steuergrafen gibt!)

Interessanterweise hat der Kollege Kahrs als engagierter Wahlkreisabgeordneter zwei wichtige Dinge aus seinem Bereich angesprochen, nämlich zum einen das Projekt der Vertiefung der Unterelbe, zu dem diese Koalition steht und das durchgeführt wird, und zum anderen hat er einen Satz zu den **Wasser- und Schifffahrtsdirektionen** gesagt. Nun habe ich das sehr genau und aufmerksam verfolgt. Es ist ja schon bemerkenswert, dass Sie als einen der wenigen konkreten Haushaltsanträge den Antrag stellen, in diesem Bereich wie auch in anderen Bereichen erhebliche Stellenhebungen vorzunehmen. Man kann das verstehen, wenn man annimmt, dass Sie Ihr notdürftig zusammengehaltene Wählerklientel bei Laune halten wollen. (D)

Wir bleiben dabei: Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Deutschland ist gut, aber sie ist gemessen an dem Verkehrsaufkommen, das bei diesem Verkehrsträger festzustellen ist, zu groß.

(Beifall des Abg. Winfried Hermann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Sie kann effizienter werden. Eine Aufgabe dieser Bundesregierung wird es auch sein, diese Effizienzreserven zu heben, damit wir mehr Mittel für die notwendigen Investitionen in die Wasserstraßen erhalten. Das ist die Aufgabe für 2011.

Über 2011 ist damit noch nichts gesagt. Die Haushälter, die Verkehrspolitiker, die Baupolitiker und das Haus sind in guten Verhandlungen. Sie werden sehen, dass wir etwas Gutes hinbekommen. Wenn Sie uns dabei unterstützen, werden Sie auch einsehen, dass wir, indem wir



Patrick Döring

- (A) vieles, was Ihre Hausleitung in der Vergangenheit falsch in die Wege geleitet hat, korrigieren, mehr für die Bürger erreichen, als wenn wir dem Alternativkonzept folgen würden, das Sie hier in Ihren Reden vorgestellt haben.

Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Das Wort hat die Kollegin Heidrun Bluhm von der Fraktion Die Linke.

(Beifall bei der LINKEN)

**Heidrun Bluhm (DIE LINKE):**

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Döring, Sie haben nicht automatisch recht, nur weil Sie so laut in den Wald hineinrufen. An verschiedenen Stellen gehe ich nachher noch einmal darauf ein.

Aber eines ist hier ganz deutlich geworden – da will ich gleich am Anfang ansetzen –: Jetzt haben Sie das wahre **Gesicht der FDP** in dieser Frage gezeigt.

(Beifall bei der LINKEN und der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – Patrick Döring [FDP]: Ich habe gar nichts anderes gesagt als in den letzten vier Jahren!)

- (B) Ich bin Ihnen sehr sehr dankbar dafür – jetzt werde auch ich einmal laut –, dass Sie einfach einmal auf den Punkt gebracht haben, was Sie vorhaben, wenn die NRW-Wahl vorbei ist. Herzlichen Dank.

Schon mein Kollege Roland Claus machte hier soeben deutlich, dass diesem Einzelplan 12 das große Potenzial innewohnt, wirklich gerechte, innovative, ökologische und damit zukunftsgerichtete Investitionspolitik zu betreiben. Herr Minister, nüchtern analysiert ist das, was Sie hier vorlegen, ein Weiter-so der Großen Koalition, nichts Neues, nur ein Verschiebebahnhof innerhalb der einzelnen Haushaltsstellen.

(Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Seien Sie nicht so hart!)

Das, was hier vorliegt, ist alles andere als eine kraftvolle Lokomotive, wie Sie es bezeichnet haben. So verpassen wir eine wirkliche **Wende bei den Verkehrsträgern** Straße und Schiene und vor allem hin zur Einführung neuer Technologien und damit zur Bewältigung der Herausforderungen des Klimawandels.

Meine Damen und Herren von den Koalitionsfraktionen, Sie haben kein Konzept. Es gibt keinen ganzheitlichen politischen Handlungsansatz. Es gibt keine Idee, wie man mit dem Wohnungswesen und dem Städtebau Zukunft für und mit den Menschen gestalten will. Es gibt nicht einmal eine umfassende Bestandsanalyse der dringend zu behebenden Mängel und Schäden auf der Großbaustelle Wohnungswesen und Städtebau. Hierzu exemplarisch zwei Denkrichtungen:

Erstens. Im Einzelplan 12 heißt es zwar „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“, dieser logische Zusammen-

hang wird aber offensichtlich nicht hergestellt. Rund 80 Prozent der Menschen leben in Städten oder in deren Randgebieten. Ihr kulturelles Leben und ihre Arbeit finden sie aber oft an Orten weit außerhalb ihres Wohnumfeldes. Städtisches Wohnen in seiner heutigen Form erzwingt daher **Mobilität**, leider auch allzu oft Automobilität mit all ihren wirtschaftlichen, gesundheitlichen und umweltschädigenden Wirkungen. (C)

Auch die Förderung von Maßnahmen zur energetischen Gebäudesanierung, Stichwort CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm, ist ein viel zu kurz geratener Schritt, wenn auch in die richtige Richtung. Ich will also gar nicht fragen, ob der jetzt aufgestockte Titel aus Einsicht in die Notwendigkeit oder auf Druck von Hauseigentümern oder der Bauwirtschaft zustande gekommen ist. Was Sie, meine Damen und Herren der Regierung, nicht sehen: Die Anstrengungen der energetischen Sanierung werden relativiert und zum Teil durch das Fehlen von Investitionen zur Schaffung einer individualverkehrvermindernden Wohninfrastruktur konterkariert.

(Beifall bei Abgeordneten der LINKEN)

Im Gegenteil: Schulen werden geschlossen, die Schulwege für die Kinder werden immer länger, Kitas in Wohngebieten werden weggeklagt und Supermärkte auf der grünen Wiese vor den Städten gebaut.

Bau und Stadtentwicklung beschränkt sich nach unserem Verständnis nicht auf die Bereinigung des Wohnungsmarktes oder auf die finanzielle Begünstigung privater Interessen. Wirkliche Stadtentwicklungspolitik muss ihren eigenen Anspruch deutlich höher ansetzen, als Sie es tun. Sie muss, ausgehend von den objektiven ökologischen und demografischen Tendenzen und wissenschaftlich fundierten Prognosen, langfristige städtebauliche Entwicklungserfordernisse definieren, Zielsetzungen qualifizieren und in haushälterisch verbindliche Zahlen gießen. Das tut dieser Einzelplan an keiner einzigen Stelle. (D)

Zweitens. Bau- und Stadtentwicklungspolitik ist für die Linke zugleich auch immer **Sozialpolitik**. Nahezu allen hier aufgeführten Titeln sind in ihrer Umsetzung soziale Komponenten immanent. Damit kann man allerdings unterschiedlich umgehen. Meines Erachtens muss man zum Beispiel bei der Förderung durch das CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm die Kausalität von Sanierungsinvestitionen, die daraus folgenden Mietpreisentwicklungen, mögliche Veränderungen der Mieterstruktur und damit die grundlegende Veränderung des Charakters eines Quartiers, eines ganzen Wohnviertels bedenken. Das wäre vorausschauend und politisch verantwortungsvoll. Das können die Menschen von einer Regierung verlangen. Sie aber begnügen sich mit dem kurzfristig angelegten Reagieren auf die größten städtebaulichen Missstände, blenden die sozialen Zusammenhänge fast immer aus. Die Folgen eines solchen Handelns werden oftmals in andere Haushaltsressorts verschoben.

Zum Schluss möchte ich noch – meine Redezeit geht zu Ende – auf das Thema „Soziale Stadt“ zu sprechen kommen. Herr Döring, Sie haben vorhin den Versuch unternommen, uns zu erklären, warum Mittel, die nicht

Heidrun Bluhm

- (A) abgerufen werden, einfach gestrichen werden. Aber auch Herr Mücke hat im Ausschuss kein Wort dazu gesagt, warum diese Mittel nicht abgerufen werden. Mit dem Wachstumsbeschleunigungsgesetz haben Sie den Kommunen die Möglichkeit genommen, die Kofinanzierung überhaupt erst auf den Weg zu bringen. Insofern finde ich es arrogant und unverantwortlich, dass Sie gerade bei den wenigen sozialen Teilen, die im Haushalt noch zu finden sind, 20 Millionen Euro wegnehmen.

(Beifall bei der LINKEN sowie bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Meine Damen und Herren, Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist eine äußerst komplexe Langfristaufgabe, die man nicht kurzfristig mit kleinen Baustellen erledigen kann. So kann man Zukunft nicht bauen, so verbaut man sie sich. Der Einzelplan 12 ist, um mit Franz Müntefering zu sprechen, großer Mist.

Danke schön.

(Beifall bei der LINKEN – Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Das war ein schlechter Abgang!)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Das Wort hat die Kollegin Daniela Wagner vom Bündnis 90/Die Grünen.

**Daniela Wagner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

- Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Zwei Dinge fallen beim Einzelplan 12 ins Auge. Zum einen klaffen Anspruch und Wirklichkeit erkennbar auseinander. Zum anderen bietet kaum ein anderer Einzelplan des Bundeshaushaltes ein solches Volumen mit der Möglichkeit zum Umschichten und zur Kurskorrektur. Das **KfW-Förderprogramm zur energetischen Gebäudesanierung** ist zum Beispiel ein solches Thema. Man hätte sich vorstellen können, dass sehr viel mehr aus anderen Bereichen dorthin hätte umgeschichtet werden können.
- (B)

Wir haben schon öfter darüber gesprochen, dass der Gebäudebestand für etwa 40 Prozent der CO<sub>2</sub>-Produktion und -Emission verantwortlich ist und damit neben dem Verkehr eine der Schlüsselrollen bei der CO<sub>2</sub>-Reduktion spielt. Die energetische Modernisierung des Gebäude- und Wohnungsbestandes ist daher unumgänglich, und sie generiert Arbeitsplätze. Auch Sie, Herr Minister, wissen das.

Mit dem Tempo, das wir zurzeit vorlegen, und der aktuellen Etatentwicklung werden wir – das habe ich neulich schon einmal gesagt – etwa 180 Jahre brauchen, um den Gebäudebestand zu sanieren. Deswegen haben wir Grüne in einem Antrag gefordert, die Mittel für das **KfW-Förderprogramm** für energetische Sanierung auf mindestens 2,2 Milliarden Euro zu erhöhen, und zwar nicht im Vorgriff auf künftige Haushaltsjahre, sondern durch tatsächliche Etatisierung.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Gleiches gilt für die Zuschüsse der KfW-Förderbank zu Investitionen in die energetische Gebäudesanierung.

- Die FDP erklärt: Die Mittel wurden gar nicht abgerufen. Dazu muss ich sagen: Wenn Mittel nicht abgerufen werden, ist das in aller Regel ein Zeichen dafür, dass ein Programm nicht gut angelegt ist, dass irgendetwas nicht stimmt; entweder haben die Kommunen nicht mehr das Geld für die Kofinanzierung oder die Anreizwirkung bei den privaten Hauseigentümern und Wohnungsbaugesellschaften ist einfach zu gering. Wir sind der Auffassung, dass die Haushaltsmittel für die Zuschüsse deutlich, auf 180 Millionen Euro, erhöht werden müssen.
- (C)

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

statt sie – das geschieht jetzt – von 170 auf 150 Millionen Euro zu senken. Diese Förderung wirkt natürlich auch nebenkostendämpfend; das ist gerade für Mieterinnen und Mieter mit schmalen Geldbeutel ganz wichtig.

Die Förderung des ökologischen Bauens und Sanierens sowie der Nutzung nachwachsender Baustoffe muss dringend in die KfW-Förderprogrammatische integriert werden. Man kann das subventionieren, indem man umweltschädliche Subventionen schlicht und ergreifend aus dem Bundeshaushalt herausstreicht.

- Beim **Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“** – ich sagte es schon mehrfach – bedarf es zusätzlicher finanzieller Anstrengungen und vor allem mehr Einfallsreichtums. Wir müssen zivilgesellschaftliches Engagement einbinden. Auf keinen Fall dürfen wir damit aufhören, mit diesem Programm auch personelle Maßnahmen zu fördern. Wir müssen die Menschen dort, wo sie sind, mitnehmen, gerade in den Wohngebieten, in denen Menschen an der Armutsgrenze bzw. einkommensschwache Haushalte leben.
- (D)

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Das ist bei diesem Programm das Entscheidende.

Sie haben umgeschichtet: 20 Millionen Euro werden jetzt in die **Förderung von aktiven Stadt- und Ortszentren** investiert. Ich würde überhaupt nicht sagen, dass es falsch ist, das zu fördern; aber Sie unterlassen im Gegenzug an anderer Stelle das viel Wichtigere. Das ist ein Fehler.

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Die Stadteile mit besonderem Entwicklungsbedarf haben die Förderung wesentlich nötiger.

Lassen Sie mich zum Schluss ein Wort zum **sozialen Wohnungsbau** sagen. Wir müssen bis spätestens 2013, wenn die Finanzierungsansätze aus dem Bundeshaushalt nach dem Entflechtungsgesetz auslaufen, dringend eine neue Strategie für den sozialen Wohnungsbau entwickelt haben;

(Dirk Fischer [Hamburg] [CDU/CSU]: Das ist Aufgabe der Länder! Der Bund gibt den Ländern 540 Millionen Euro! Das ist doch nicht mehr unser Job!)

Daniela Wagner

- (A) denn ohne sozialen Wohnungsbau werden wir dem Wegfall von Sozialbindungen nicht entgegensteuern können. Dann käme es zu der Situation, dass die Bevölkerungsgruppe, die sich nicht mehr aus eigener Kraft auf dem Wohnungsmarkt versorgen kann, immer größer wird. Deswegen brauchen wir dringend neue Strategien für den sozialen Wohnungsbau.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Das Wort hat jetzt der Kollege Reinhold Sendker von der CDU/CSU-Fraktion.

**Reinhold Sendker (CDU/CSU):**

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Mit dem **Ausbau der Verkehrsinfrastruktur** in Deutschland stärken wir unseren Wirtschaftsstandort; genau das tun wir mit dem vorliegenden Haushalt. Es ist uns gelungen, den Verkehrsetat 2010 auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahr zu halten. Das ist ohne jeden Zweifel ein Erfolg.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Insgesamt betrachtet, rechnen sich die **Investitionen** auf den Rekordansatz von 12,6 Milliarden Euro. Das ist ein starker Beitrag zur Generierung von Wachstum: Jeder im Bereich von Bau und Verkehr investierte Euro ist ein Impuls für die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt; im Ergebnis bedeutet dies – das sei hier gesagt – erfolgreiche Krisenbewältigung.

(B)

Im **Schienenbereich** wollen wir weiter ins Netz investieren. Dafür stehen 4,3 Milliarden Euro zur Verfügung, zuzüglich 700 Millionen Euro aus den Konjunkturpaketen. Die Maßnahmen reichen von der Bahnstromversorgung bis hin zu wichtigen Hafenhinterlandanbindungen. Wir wollen die häufig nicht mehr tragbaren Zustände an verschiedenen Bahnhöfen durch ein umfangreiches Bahnhofssanierungsprogramm nachhaltig verbessern. Das heißt im Ergebnis: grünes Licht für laufende Bedarfsplanvorhaben. Das heißt: keine Kürzung, sondern Stärkung des Schienennetzes in Deutschland.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Was den Sektor **Straße** angeht, blicken wir auf eine Reihe baureifer Bedarfsplanungen, Erhaltungsmaßnahmen und auf den Ausbau von Parkflächen an Bundesautobahnen, die wir gemeinsam mit den zuständigen Kommunen nach vorne bringen wollen.

Die christlich-liberale Koalition fördert die dringend notwendige **Mobilität**. Bei dieser Zielsetzung geht es nicht um den Vorrang eines Verkehrsträgers, also nicht um Schiene contra Straße. Vielmehr muss jeder Bereich im Rahmen **integrierter Verkehrspolitik** das leisten, was geht – so unser Minister. Auch in diesem Zusammenhang hat er völlig recht, und auch dabei unterstützen wir ihn gerne.

(C) Vor dem Hintergrund der exponierten Lage Deutschlands in der Mitte Europas und aufgrund der Perspektive wachsender Verkehrsströme muss es unser Ziel sein, Bedarfsplanungen früher zu beginnen und schneller auszuführen. Genau das ist im Sinne einer zukunftsfähigen Infrastrukturpolitik für unser Land zielführend.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Auch für den Bereich **Wasserwege** steht im Haushalt insgesamt über eine 1 Milliarde Euro für Investitionen zur Verfügung. Weitere Entlastungen, auch für das Güterkraftverkehrsgewerbe, sind vorgesehen. Für das Haushaltsjahr 2010 haben wir die laufenden Programme zur Förderung von Umwelt und Sicherheit und zum Ausbau und zur Weiterbildung verlängert. Wir werden sie noch einmal um 200 Millionen Euro aufstocken.

Es ist ebenso erfreulich, dass 2009 die Zahl der Verkehrstoten auf Deutschlands Straßen um rund 7 Prozent gesunken ist. Dennoch: Jede im Straßenverkehr verletzte oder getötete Person ist eine zu viel. Es ist uns daher ein wichtiges Anliegen, die **Sicherheit** auf unseren Verkehrswegen mit einem neuen nationalen Programm weiter zu erhöhen.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Ferner hat die Förderung der **Elektromobilität** für die christlich-liberale Koalition eine große Bedeutung. Es geht vor allem um innovative **Batterietechnologie**. Batterien – platzsparend, gewichtsarm und letztlich mit akzeptablem Preis – schaffen Akzeptanz. Im Ergebnis können wir so den CO<sub>2</sub>-Ausstoß unserer Fahrzeugflotte deutlich reduzieren. Mobilitätsforschung ist Zukunftsforschung. Dazu sagen wir ausdrücklich Ja.

(D)

Mit Blick auf zukünftige Haushaltsjahre verweise ich nochmals auf den Haushaltsbegleitantrag der Koalitionsfraktionen. Gerade was die eben angesprochene Schuldenbremse und das Auslaufen der Konjunkturprogramme angeht, ist es unser Ziel, die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen über dieses Jahr hinaus mittelfristig auf hohem Niveau zu verstetigen, beispielsweise durch die Hinwendung zu den schon diskutierten ÖPP-Projekten.

Im Zusammenhang mit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft betone ich nochmals unsere Forderung nach Herstellung eines **Finanzierungskreislaufes Straße**. Das bedeutet – wie Herr Kollege Döring eben sehr deutlich ausgeführt hat – keine Kürzung des Schienennetzes, und es hat auch nichts mit Schattenhaushalt zu tun. Vielmehr geht es darum, bisherige Schwächen abzustellen, sprich: die kontinuierliche Unterfinanzierung, die schwankenden Haushaltslinien und die Transparenzdefizite abzubauen. Im Übrigen – lassen Sie mich das deutlich sagen –: Die VIFG erfreut sich nicht nur bei vielen Verkehrsexperten großer Zustimmung. Auch wir wollen sie in der heutigen Debatte ausdrücklich gestärkt wissen.

Der vorliegende Entschließungsantrag der sozialdemokratischen Fraktion zur **Pkw-Maut** ist in der Methode nicht neu. In der Koalition gibt es keine entsprechenden Pläne. Weder Bundesregierung noch Koali-

**Reinhold Sendker**

- (A) tionsfraktionen haben Derartiges vorgeschlagen. Damit erübrigt sich Ihr Antrag. Zu dem, was Sie hier inszenieren, kann ich nur sagen: Das ist Populismus pur.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU – Widerspruch bei der SPD)

Ich habe auch kein Interesse daran, solche Luftbuchungen zu diskutieren.

Mein Wahlkreis liegt im Münsterland. Bei uns sagt man: Das ist ein starkes Stück Westfalen. Es freut mich, dass wir jetzt einen Minister haben, der – wie er eben ausgeführt hat – das ganze Land sieht. Dazu gehören auch die ländlich geprägten Regionen.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP)

Die Verkehrswege sind nun einmal die Lebensadern einer jeden Region. Politik muss daher alle Räume fördern, sowohl die Metropolregionen als auch die ländlichen Regionen. Das macht unser Land insgesamt zukunftsfähig und stark. Dafür steht dieser Minister. Wir unterstützen ihn dabei. Wir unterstützen auch den Verkehrsetat, der ausgewogen und nicht zuletzt zukunftsfähig aufgestellt ist.

Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Das Wort hat jetzt der Kollege Uwe Beckmeyer von der SPD-Fraktion.

- (B) (Beifall bei der SPD – Johannes Kahrs [SPD]:  
Bravo! Guter Mann!)

**Uwe Beckmeyer (SPD):**

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Minister, Sie sprachen vom Zeitmangel eines Ministers. Ich glaube, es ist eher ein Schutz für Sie, dass Sie wenig Zeit haben und hier nur kurz reden können.

(Heiterkeit bei der SPD)

Denn wer nichts zu sagen hat, spricht eher über Allgemeinplätze, als Konkretes anzukündigen.

(Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Das war aber verdammt schwach! – Weiterer Zuruf von der CDU/CSU: Geht alles auf Ihre Zeit!)

Sie sagten, der Entwurf sei zum Besseren verändert worden. Das ist mein zweites Stichwort. Ich frage mich, wo. Beim KV-Terminal? Über den **kombinierten Verkehr** ist vorhin gesprochen worden. Ich muss ganz ehrlich sagen: Die Argumente, die von Ihnen, liebe Frau Winterstein, und dem lieben Kollegen Kalb hier vorgebracht worden sind, stimmen nicht.

(Zuruf von der CDU/CSU: Zu welchem Thema reden Sie?)

Sie sagen, dass beim KV-Terminal nicht ordentlich Geld abgeflossen ist und dass Sie deshalb kürzen. – Ich will Ihnen Folgendes sagen: Erkundigen Sie sich, bevor Sie solche ungläubwürdigen Behauptungen hier im Bundes-

tag aufstellen. Wenn Sie beim EBA nachfragen oder wenn Sie bei der Wasserschiffahrtsgesellschaft West nachfragen, wird man Ihnen sagen, dass hinsichtlich der **Investitionen** ein Nachfragerstau in Höhe von 450 Millionen Euro vorliegt, und wir bieten diesen Nachfragern nichts an.

Das ist der entscheidende Unterschied zwischen Ihnen und uns: Wir wissen um diese Belange. Es gibt inzwischen Firmen, die beim EBA und bei der Wasserschiffahrtsgesellschaft West Investitionen in dieser Größenordnung angemeldet bzw. nachgefragt haben. Sie antworten darauf mit Kürzungen im Haushalt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren von der CDU/CSU, merken Sie eigentlich gar nicht, dass Sie von der FDP am Nasenring durch die Arena gezogen werden?

(Beifall bei der SPD – Martin Burkert [SPD]:  
So ist es!)

Hier wird von Wachstumsimpulsen und ordnendem Handeln gesprochen. Ich denke, dass das, was hier passiert, etwas ganz anderes ist: Es ist der Versuch, Ihnen eine FDP-ideologisierte Verkehrspolitik aufzuoktroyieren. Davor kann ich Sie nur warnen. Passen Sie auf, meine sehr geehrten Damen und Herren von der christdemokratischen Union!

(Beifall bei der SPD – Patrick Döring [FDP]:  
Ich bin ja noch nie als ideologisch bezeichnet worden!)

Herr Döring hat sich in seinem Redebeitrag bei der Frage nach der Einschätzung des **Programms „Soziale Stadt“** demaskiert. Das, was dort zum Ausdruck gekommen ist, ist nämlich etwas ganz anderes als das, was von der Koalition bisher zu hören war.

(Sören Bartol [SPD]: Ja! So ist es!)

Herr Döring, ich kann nur sagen: Weiter so! Wir werden aufmerksam beobachten, was Sie dazu zu erklären haben.

Besonders interessant fand ich Ihre Einlassungen zur **Wasserschiffahrtsgesellschaft West**. „Zu groß“, haben Sie gesagt. Wo wollen Sie denn sparen? In Würzburg?

(Martin Burkert [SPD]: Auf jeder Betriebsversammlung werden wir das vorlesen! – Gegenruf der Abg. Dr. Claudia Winterstein [FDP]:  
Machen Sie das mal!)

In Hannover? In Münster? Wir werden darauf zurückkommen. Nein, „zu groß“ ist Ihrer Meinung nach nicht das Problem. Das wahre Ziel, das Sie haben, ist die Privatisierung. Das ist das Ziel.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der LINKEN)

Was ist eigentlich seit der ersten Lesung passiert? Die Koalition hat unsere Anträge zur Förderung zusätzlicher Verkehre im kombinierten Bereich abgelehnt. Wir haben eine Anpassung der Finanzierungslinie beim CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm an den Bedarf vorgeschlagen. Sie haben das abgelehnt. Wie hat sich das Haus-

Uwe Beckmeyer

- (A) haltsvolumen entwickelt? Es ist nicht besser geworden. Herr Minister, Sie ruhen sich auf dem aus, was Ihr Vorgänger Ihnen hinterlassen hat. Aber es kommen keine neuen Impulse.

(Beifall bei der SPD)

Wie hat sich die Personalausstattung dieses Hauses verändert? Unsere Anträge hierzu sind ebenfalls abgelehnt worden. Wir hingegen haben den nachdrücklichen Eindruck, dass es aus sicherheitstechnischen Gründen wichtig ist, beim EBA etwas zuzulegen, dass wir bei der Stellenbewertung der Mitarbeiter des Deutschen Wetterdienstes Handlungsbedarf haben usw.

(Patrick Schnieder [CDU/CSU]: Wie verträgt sich das mit Ihrer Kritik, Herr Beckmeyer?)

Meine sehr geehrten Damen und Herren von der christdemokratischen Union, was ist eigentlich aus Ihrem eigenen Haushaltsbeschluss geworden? Sie haben zum Beispiel gefordert, dass ein zukunftsweisendes und nachhaltiges Gesamtkonzept vorgelegt wird. Haben Sie das eigentlich bekommen? Ich suche noch immer danach. Den Beschluss habe ich aber wohlweislich auf meinem Schreibtisch liegen lassen. Ich habe gedacht: Irgendwann kommen Sie damit.

Sie haben keine Transparenz. Sie haben keine Klarheit bei der mittelfristigen Finanzplanung. So etwas gibt es nicht.

(Zuruf von der CDU/CSU: Das musste einmal gesagt werden!)

- (B) Das Problem ist: Ich sehe auch keine weiteren Erfolge beim Minister. Fehlanzeige!

Eines will ich Ihnen sagen: Das, was beim kombinierten Verkehr geschieht, ist zwar nur eine Kleinigkeit, macht aber eine Tendenz deutlich. Wir haben 170 Kombiverkehrsanlagen in Deutschland; aber ein Großteil davon ist veraltet. Es werden keine neuen Impulse gegeben, Frau Winterstein. Es gibt keine Impulse für neue Verkehrsanlagen und für neue Logistikkonzepte. Das alles fehlt. Sie streichen das Geld zusammen, obwohl von privaten Unternehmen Investitionen in Höhe von 450 Millionen Euro angefordert werden. Das ist schwierig.

(Beifall bei der SPD – Patrick Döring [FDP]: Wir haben 185 Millionen Euro angeboten!)

In der Wirtschaftskrise, in der 25 Prozent des KV-Verkehrs wegbrechen, weil weniger transportiert wird, legen Sie gleichzeitig ein Gigaliner-Programm auf, das den Schienenverkehr erneut belastet.

(Beifall bei der SPD)

Dazu kommt, dass Sie Mittel kürzen. Das nennen Sie die entsprechende Förderung von Schienenverkehr. Sie machen genau das Gegenteil. Sie demontieren den **Güterverkehr auf der Schiene**. Das ist leider die entsprechende Konsequenz.

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – Patrick Döring [FDP]: Überhaupt nicht!)

Wenn Sie dann auch noch sagen, wir hätten noch eine Chance beim Transrapid, frage ich mich, was Sie bauen wollen. Wollen Sie den Starnberger See umrunden mit einer Gedächtnisbahn für Edmund Stoiber mit Halt in Wolftrathausen, oder was soll daraus werden? (C)

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der LINKEN und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – Zurufe von der CDU/CSU: Oh! – Bartholomäus Kalb [CDU/CSU]: Schön wäre es!)

Es ist merkwürdig, dass Sie Geld für diese Verlängerung haben.

Ich hätte das gern auf Bayrisch gesagt; das wäre ein bisschen fröhlicher gewesen. Ich hätte gern auch noch etwas zur DB AG, deren Aufsichtsrat und der Personalfindung dort, gesagt; aber das ist angesichts meiner fortgeschrittenen Redezeit nicht mehr möglich.

Unter dem Strich muss ich sagen: Dieser Haushalt ist im Volumen geprägt durch den Vorgänger

(Bartholomäus Kalb [CDU/CSU]: So viel Anerkennung für Tiefensee haben Sie früher nie aufgebracht!)

und hat durch Sie eine Verschlechterung und keine Verbesserung erfahren. Sie haben wichtige Impulse nicht gesetzt. Aus diesem Grunde kann ich Ihnen nur sagen: Wir werden diesen Haushaltsentwurf, den Sie vorgelegt und verschlechtert haben, ablehnen. Ich hoffe, dass Sie bei der Frage der Pkw-Maut konsequent sind. Wir haben einen entsprechenden Entschließungsantrag vorbereitet, dem Sie zustimmen können. Wir hoffen auf Ihre Unterstützung. (D)

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Als letzter Redner zu diesem Tagesordnungspunkt hat jetzt das Wort der Kollege Patrick Schnieder von der CDU/CSU-Fraktion.

**Patrick Schnieder (CDU/CSU):**

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Mit dem Bundeshaushalt 2010 legt die Koalition ein Zahlenwerk vor, das einerseits ihren Konsolidierungswillen bezeugt und andererseits deutlich macht, dass wir weiterhin den Wachstumspfad beschreiten. Die Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise sind noch nicht überwunden. Deshalb ist es wichtig, die **Investitionen** auf hohem Niveau zu halten. Damit werden wir **Wachstumsimpulse** setzen sowie **Arbeitsplätze** schaffen und sichern.

Deshalb kommt dem Einzelplan 12, der den größten Investitionsetat des Bundes darstellt, besondere Bedeutung in konjunktur- und wachstumspolitischer Hinsicht zu. Wir setzen das Signal auf Vorfahrt für Investitionen. Wir machen mit diesem Haushalt deutlich: Es werden wichtige und richtige verkehrs- und baupolitische Ak-

Patrick Schnieder

- (A) zente gesetzt. Ich sage das deshalb in dieser Deutlichkeit, sehr geehrter Herr Kollege Beckmeyer,

(Zuruf von der SPD: Guter Mann!)

verehrte Kolleginnen und Kollegen von der SPD, weil das, was Sie hier bisher präsentiert haben, ein Dreiklang ist, der äußerst dissonant klingt. Sie lehnen alle Einsparvorschläge ab. Sie fordern Haushaltssanierung ein, aber Sie wollen die Ausgaben ausweiten. Ich frage mich, wie das zusammenpasst. Das hat mit der Realität nichts mehr zu tun.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP – Johannes Kahrs [SPD]: Ihre Rede auch nicht!)

Sie können auch beim **CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm** diese Kluft in der Argumentation nicht überwinden. Wir setzen diese Erfolgsgeschichte fort. Deshalb ist es richtig, dass wir das Volumen des Programms um 400 Millionen Euro auf 1,5 Milliarden Euro ausweiten. Es ist in der Tat bemerkenswert, dass Sie von der SPD diese Ausweitung des Programms im Haushaltsausschuss abgelehnt haben.

(Johannes Kahrs [SPD]: Das ist keine Ausweitung!)

– Das ist eine Ausweitung. 400 Millionen Euro plus ist eine Ausweitung und keine Einsparung.

(Johannes Kahrs [SPD]: Das ist kein Plus! – Roland Claus [DIE LINKE]: Organisierter Selbstbetrug!)

(B)

Wir brauchen eine Verstetigung dieser Mittel. Wir haben im Jahre 2009 einen Abfluss von über 2 Milliarden Euro gehabt. Es gibt weiterhin großen Bedarf. Deshalb werden wir für das Jahr 2010 1,5 Milliarden Euro vorsehen.

(Johannes Kahrs [SPD]: Keine Ahnung vom Haushalt! – Florian Pronold [SPD]: Und für 2011?)

Wenn Sie das Ziel verfolgen würden, den Haushalt zu sanieren und gleichzeitig Investitionsanreize zu schaffen, dann wären Sie, als es um diese Frage ging, mit dabei gewesen.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP – Johannes Kahrs [SPD]: Lesen Sie mal unsere Anträge!)

Denn dieses Programm hat sowohl klima- bzw. energiepolitisch als auch ökonomisch herausragende Bedeutung. In diesem Bereich können wir, jedenfalls nach Einschätzung der dena, bis zum Jahr 2020, verglichen mit dem Jahr 2005, **Energieeinsparungen** in Höhe von etwa 19 Prozent generieren. Hier gibt es also erhebliche **Klimaschutzpotenziale**. Wenn der Bedarf im Moment groß ist, dann müssen wir dem nachgehen.

Zum Zweiten werden mit diesen 1,5 Milliarden Euro Investitionen in Höhe mehrerer Milliarden Euro angestoßen. Das trägt zur Stabilisierung der Konjunktur bei. Das

erhält und schafft Arbeitsplätze im Handwerk und im Mittelstand. (C)

Nicht zu vernachlässigen ist die Tatsache – auch das sei Ihnen ins Stammbuch geschrieben –, dass geringere Energiekosten natürlich auch die Kaufkraft und Wirtschaftsleistung der Eigentümer und Nutzer erhöhen. Insofern hat dieses Programm durchaus auch eine soziale Note.

Ich persönlich freue mich sehr darüber, dass wir mit dem **Städtebauförderprogramm für kleinere Städte und Gemeinden** den ländlichen Raum in den Mittelpunkt rücken. Als Abgeordneter eines sehr ländlich strukturierten Wahlkreises weiß ich zu schätzen, dass wir damit Defizite im ländlichen Raum ausgleichen und Antworten auf den demografischen Wandel, die Alterung der Gesellschaft, den Bevölkerungsrückgang und die Wanderungsbewegungen geben können.

Wir müssen uns vor Augen halten, dass gerade in dünn besiedelten Räumen kleinere Städte Ankerpunkte sind, in wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Hinsicht. Wir stellen für dieses neue Programm zusätzliche Mittel zur Verfügung, um diese Ankerpunkte in Zukunft zu stärken.

Auch im Hinblick auf das Förderprogramm zur **Stärkung der Innenentwicklung** in den Städten und Gemeinden gibt es eine große Nachfrage. Dieses Programm ist heute deutlich überzeichnet. Deshalb ist die Aufstockung um 20 Millionen Euro mehr als geboten. Es ist auch der ausdrückliche Wunsch der Bundesländer und der kommunalen Spitzenverbände, dass hier zusätzliche Mittel eingestellt werden. Im Übrigen setzen wir damit sehr zügig eine Festlegung des Koalitionsvertrages zur Stärkung der Innenentwicklung unserer Kommunen um. (D)

Dieser Haushalt setzt unter dem Strich wichtige Akzente, sowohl im Verkehrs- als auch im Baubereich. Er fördert Investitionen. Er stimuliert Wachstum. Er sichert Arbeitsplätze.

(Johannes Kahrs [SPD]: Und Weihnachten fällt auf Ostern!)

Damit verfolgen wir wichtige Ziele in der Verkehrspolitik, sowohl was die Anbindung der Metropolregionen angeht als auch – hier mit einem ganz neuen Akzent – was die Anbindung der ländlichen Räume angeht. Wir verfolgen wichtige Ziele im Bereich des Klimaschutzes.

(Florian Pronold [SPD]: Verfolgen heißt nicht erreichen!)

Mit den Programmen im Bereich der Stadtentwicklung werden wir dem demografischen Wandel erfolgreich begegnen.

Insofern sage ich Ihnen, lieber Herr Pronold von der SPD: Die Koalition verfolgt weiter entschlossen ihre Ziele in der Verkehrs- und der Baupolitik,

(Johannes Kahrs [SPD]: Wenn sie sich denn mal einig wird!)

wir verfolgen unsere Ziele beim Klimaschutz

Patrick Schnieder

- (A) (Johannes Kahrs [SPD]: Welche Ziele verfolgen Sie denn? – Florian Pronold [SPD]: Sie müssen sie erreichen, nicht nur verfolgen!)

und bei der Bewältigung des demografischen Wandels. Dabei setzen wir auf lebendige Städte und Gemeinden.

(Johannes Kahrs [SPD]: Welche Ziele meinen Sie denn?)

– Wenn Sie richtig zugehört hätten, Herr Kahrs, dann hätten Sie das im Laufe dieser Debatte mitbekommen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

**Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**

Ich schließe die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung über den Einzelplan 12, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, in der Ausschussfassung.

Hierzu liegt ein Änderungsantrag der Fraktion Die Linke vor, über den wir zuerst abstimmen. Wer stimmt für den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke auf Drucksache 17/1012? Ich bitte um das Handzeichen. – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Der Änderungsantrag ist abgelehnt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen bei Zustimmung der Fraktion Die Linke und Enthaltung von SPD und Bündnis 90/Die Grünen.

Wer stimmt für den Einzelplan 12 in der Ausschussfassung? – Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Einzelplan 12 ist mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen angenommen.

- (B)

Ich rufe jetzt den Tagesordnungspunkt I.8 auf:

**Einzelplan 16  
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz  
und Reaktorsicherheit**

– Drucksachen 17/615, 17/623 –

Berichterstattung:  
Abgeordnete Bernhard Schulte-Drüggelte  
Sören Bartol  
Heinz-Peter Haustein  
Michael Leutert  
Sven-Christian Kindler

Hierzu liegen zwei Änderungsanträge der Fraktion Die Linke und ein Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vor. Außerdem liegt ein Entschließungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vor, über den wir am Freitag nach der Schlussabstimmung abstimmen werden.

Nach einer interfraktionellen Vereinbarung sind für die Aussprache anderthalb Stunden vorgesehen. Gibt es anderweitige Meinungen, Widerspruch? – Nein. Dann ist das so beschlossen.

Ich eröffne die Aussprache und erteile als erstem Redner dem Kollegen Sören Bartol von der SPD-Fraktion das Wort.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD – Zuruf von der CDU/CSU: Schon wieder? Hat der sonst nichts zu tun?)

(C)

**Sören Bartol (SPD):**

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! In der ersten Lesung des Bundeshaushalts 2010, kurz nach der Klimakonferenz von Kopenhagen, hat Bundesminister Röttgen verkündet: Jetzt erst recht machen wir **Klimaschutz**.

Heute, am 16. März, acht Wochen und die Beratung des Haushaltsplans später, müssen wir feststellen: Im Haushaltsplan für das Jahr 2010 gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass die Ankündigungen des Herrn Ministers mehr sind als leere Worte. Wo sind die 420 Millionen Euro, die Deutschland für den internationalen Klimaschutz zur Verfügung stellen wollte? Was ist aus der Zusage der Kanzlerin gegenüber der Welt geworden? Nichts, was unserem eigenen Anspruch an nachhaltigen Klimaschutz entspricht.

Am Tag der Bereinigungssitzung kam die Koalition mit ihrem Vorschlag, wie sie die Zusagen, die in Kopenhagen gegeben worden sind, umsetzen will: für Klimaschutzmaßnahmen in Entwicklungsländern 35 Millionen Euro im Haushalt des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung und 35 Millionen Euro im Haushalt des Umweltministeriums. Da kann man rechnen, so viel man will: Das ergibt nur 70 Millionen Euro, nicht aber 420 Millionen Euro. Das ist also gerade einmal ein Sechstel der zugesagten Summe.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der LINKEN)

(D)

Selbst dieses Geld haben Sie an anderer Stelle klammheimlich wieder kassieren wollen, und zwar ausgerechnet dort, wo es um unsere weltweite Verantwortung für den Klimaschutz geht: 35 Millionen Euro wollten Sie beim weltweiten Umweltschutz im Entwicklungshaushalt kürzen, und 35 Millionen Euro wollten Sie bei den Investitionen in Klimaschutz und Schutz der Biodiversität im Ausland kürzen. Das ist die Methode: Mit der einen Hand geben, mit der anderen Hand nehmen.

(Ulrich Kelber [SPD]: Das ist der echte Röttgen!)

Für wie dumm halten Sie die Menschen? Meinen Sie, die würden das nicht merken?

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Immerhin ist es dank unseres Einschreitens nicht so weit gekommen.

(Lachen bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

– Die Sondersitzungen und Unterbrechungen sind mir noch bewusst. Aber ich bin ja froh, dass die Koalition in den Beratungen schließlich doch unserem Vorschlag gefolgt ist, wenigstens 70 Millionen Euro zur Verfügung zu stellen. Diese 70 Millionen Euro bleiben aber ein Skan-